



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Kříže a soudců Mgr. Věry Jachurové a Mgr. Bc. Jana Schneeweise v právní věci

žalobce: **Port Service s.r.o.**, IČO: 28514734
se sídlem Praha 1, Opatovická 160/18

zastoupený Mgr. Ing. Petrem Lhotským, advokátem
se sídlem Praha 1, Na Příkopě 988/31

proti

žalovanému: **Generální ředitelství cel**
se sídlem Praha 4, Budějovická 1387/7

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 7. 2019 č.j. 30203-2/2019-900000-312

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 7. 2019 č.j. 30203-2/2019-900000-312 (dále jen „napadené rozhodnutí“). Napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Celního úřadu pro hlavní město Prahu ze dne 21. 5. 2019 č.j. 162929-5/2019-510000-12 (dále jen „rozhodnutí celního úřadu“). Rozhodnutím celního úřadu byl žalobce uznán vinným ze spáchání: a) správního deliktu podle § 48 odst. 3 písm. b) zákona č. 242/2016 Sb., celní zákon, ve znění účinném do 30. 6. 2017 (dále jen „celní zákon“) a b) s odkazem na § 7 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále

Shodu s prvopisem potvrzuje V. P.

jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) pokračujícího přestupku podle § 47 odst. 2 písm. a) bod 1 celního zákona spočívajícího v tom, že nesplnil povinnosti uvedené v ustanovení čl. 233 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. 10. 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (dále jen „celní kodex“). Za spáchání uvedených přestupků byl žalobci podle § 47 odst. 4 celního zákona uložen úhrnný trest pokuty ve výši 3 000 Kč.

2. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shrnul dosavadní průběh řízení a zrekapituloval odvolací námitky žalobce. V rámci vypořádání odvolacích námitek nejprve zdůraznil, že liberační důvody představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti. S odkazem na rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 20. 6. 2016 č.j. 30 Af 42/2014-71, ze dne 14. 3. 2016 č.j. 30 A 8/2014-57 a ze dne 12. 3. 2018 č.j. 62 A 39/2016-41 a dále na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2018 č.j. 9 As 195/2018-27 konstatoval, že důkazní břemeno ohledně prokázání naplnění důvodů pro využití liberace nese žalobce, a to bez ohledu na hmotněprávní základ dané věci. Žalobce nicméně pouze tvrdil, že společnost SCHENKER spol. s r.o. (dále jen „společnost SCHENKER“) očekávala příjezd kontejnerů na celní úřad určení, kde mělo být provedeno ukončení režimu, zboží však bylo omylem předáno příjemci. Ihned poté, co společnost SCHENKER tuto skutečnost zjistila, zajistila předložení zboží celnímu úřadu určení. Žalovaný uvedl, že z tohoto tvrzení nelze dovodit naplnění podmínek pro liberaci, nadto žalobce zůstal jen v rovině tvrzení, které nepodpořil potřebnými důkazními prostředky. Odpovědnosti za přestupek se rovněž nelze zprostit pouhým odkazem na dlouhodobou smlouvu o spolupráci s dopravcem.
3. Žalovaný též poukázal na odlišné tvrzení, které žalobce uvedl ve vyjádření k podkladům rozhodnutí ze dne 19. 10. 2018. Zde totiž žalobce argumentoval, že řidiči jeli nejprve na celní úřad a teprve potom na vykládku, a to s odkazem na datum potvrzení protokolů o přepravě kontejnerů, kdy na jednom je uvedeno datum 16. 8. 2018 a na druhém 17. 8. 2018. Celní úřad pro Moravskoslezský kraj k tomu poskytl vysvětlení, dle kterého projednávající pracovník nepřetočil datumové razítko a ponechal chybné datum 16. 8. 2018. Této skutečnosti si následně všiml, ostatní doklady již potvrdil správným datem, ovšem opomněl tuto skutečnost opravit do předmětného nesprávně potvrzeného dokumentu. Tato zřejmá nesprávnost je však zcela patrná, neboť doklad byl vystaven dne 17. 8. 2018, kdy došlo k vyzvednutí kontejneru na překladišti v Paskově, a proto je evidentní, že protokol nemohl být potvrzen dne 16. 8. 2018, a tedy o den dříve, než byl vystaven a opustil kontejnerový terminál.
4. Žalobce přitom dne 26. 11. 2018 poskytl další vyjádření, v němž uvedl, že „na základě dokladů a informací, které měl účastník k dispozici, se proto situace jevila jako zcela zmatečná“. Tím potvrdil, že o dané situaci nebyl dostatečně informován. Podle žalovaného je proto podivné, že žalobce se dožaduje zproštění odpovědnosti za přestupek s tím, že vynaložil veškeré úsilí a učinil veškerá opatření, aby přestupku zabránil, pokud neměl ani dostatek informací o tom, jak se situace ve skutečnosti udála.
5. Žalovaný nepřisvědčil námitce žalobce, že reálným pachatelem přestupku je dopravce. K tomu uvedl, že žalobce měl coby držitel tranzitního režimu (hlavní povinný) stanovené určité povinnosti, za jejichž případně nesplnění je objektivně odpovědný. Této odpovědnosti se nelze zprostit s pouhým odkazem na skutečnost, že jiná osoba má

v souvislosti se svým postavením povinnost dodržovat totožné povinnosti. Objektivní delikt ní odpovědnost žalobce není dotčena případnou delikt ní odpovědností dopravce, tato však nebyla předmětem přezkumu. Žalovaný poznamenal, že i v případě dopravce - právnické osoby by se opět jednalo jen o objektivní odpovědnost a jakékoli subjektivní znaky skutkové podstaty přestupku by se nezkoumaly.

6. Z dotčených ustanovení celního kodexu navíc nevyplývá, že by povinnost ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží měl jak držitel režimu, tak dopravce/příjemce zboží alternativně. Žalovaný poukázal na to, že čl. 233 odst. 3 celního kodexu, který tuto povinnost dopravce/příjemce zboží stanoví, užívá formulaci „rovněž povinen“. Z toho je zřejmé, že pozice případného dopravce nebo příjemce zboží se nachází vedle pozice držitele režimu, a oba dva jsou tudíž odpovědní za dodržení dané povinnosti. Celní kodex v žádném ze svých ustanovení neuvádí, že držitel režimu je odpovědný za plnění s ním souvisejících povinností pouze do té doby, než zboží převezme dopravce. Dopravce zboží je osobou, která se stává dalším povinným ohledně předložení zboží celnímu úřadu, nikoli však osobou odpovědnou namísto držitele režimu.
7. Ze spisového materiálu je zřejmé, že žalobce v postavení držitele tranzitního režimu nepředložil dne 17. 8. 2018 zboží propuštěné do celního režimu tranzit dne 15. 8. 2018 prostřednictvím tranzitního doprovodného dokladu ev. č. MRN 18CZ6100009DD50IF0 a ev. č. MRM 18CZ6100009C3ESSB5 celnímu úřadu určení, tj. Celnímu úřadu pro Moravskoslezský kraj, s celní závěrou č. E1/CZ61/001. Žalovaný proto uzavřel, že žalobce je odpovědný za spáchání přestupku nesplnění povinností pro nakládání se zbožím propuštěným do zvláštního celního režimu, které mu ukládá čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu, přičemž správní orgán I. stupně zohlednil okolnosti spáchání přestupku při určení druhu a výměry správního trestu.
8. Pro úplnost žalovaný konstatoval, že ze spisového materiálu vyplývá, že žalobce je rovněž odpovědným za spáchání protiprávního jednání poskytnutí nesprávného údaje správci cla. Jako celní zástupce v celním řízení žalobce podal celní prohlášení ev. č. MRN 17CZ6100001HND5I3 ze dne 24. 5. 2017 s nesprávnými údaji, a to v zastoupení nepřímém, kdy celní zástupce jedná vlastním jménem a na účet jiné osoby.
9. Žalovaný dále uvedl, že při určení výměry pokuty správní orgán I. stupně postupoval v souladu s § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a uložil úhrnný správní trest pokuty ve výši 3 000 Kč podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejzávažnější, přičemž za závažnější považoval přestupek nedodržení podmínek stanovených pro celní režim tranzit.
10. Pokud žalobce namítl, že společnost SCHENKER zboží neobdržela a naopak očekávala jeho příjezd k celnímu úřadu určení, jde podle žalovaného o nepřesnost v popisu okolností marginálního charakteru. V této souvislosti zdůraznil, že správní orgán I. stupně hodnotil dané okolnosti jako polehčující, přičemž na výrok o vině ani výrok o trestu nemá daná skutečnost žádný vliv.
11. Žalovaný nepřisvědčil námitce, že správní orgán I. stupně k tíži žalobce přičítal recidivu, aniž by se zabýval celkovým množstvím případů, kterých se žalobce při svém podnikání

Shodu s prvopisem potvrzuje V. P.

účastní. Uvedl, že opakované spáchání přestupků je naprosto relevantním kritériem k posouzení, zda je v případě žalobce dostačující sankcí správní trest napomenutí či zda je nutné již přistoupit k přísnějšímu potrestání. Právě vzhledem k recidivě žalobce se správní orgán I. stupně rozhodl uložit správní trest pokuty, v samotném určení její výměry se však toto kritérium nikterak nepromítá. Poznamenal také, že žalobce sice v odvolání argumentoval množstvím případů, jimiž se při své praxi zabývá, avšak žádné konkrétní argumenty k tomu nepřinesl. Konstatoval, že správní orgán I. stupně není povinen zjišťovat veškerá celní prohlášení činěná nejen u tohoto, ale i dalších úřadů, a z těchto údajů vytvářet jakousi statistiku chybovosti.

12. Žalobce v žalobě v prvním žalobním bodě namítl, že správní orgány nepřihlédly k existenci liberačních důvodů na straně žalobce podle § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky. Žalobce po celou dobu řízení namítal splnění podmínek pro zproštění odpovědnosti za přestupek, kdy opakovaně uváděl, že jako subjekt poskytující celně deklaratorní služby vykonal vše, co objektivně mohl, aby odvrátil spáchání přestupku. V průběhu řízení dokazoval, jaká objektivně možná opatření k zamezení nebo odvrácení přestupku učinil. Uvedl, že jako celní deklarant zajistil propuštění přepravovaného zboží v kontejnerech do celního režimu tranzit u celního úřadu odesláním Mělník k celnímu úřadu určení Letiště Mošnov. Přepravu zboží pod celním dohledem zajišťoval dopravce, společnost Maersk Czech Republic, s.r.o. (dále jen „společnost Maersk“), který potvrdil, že zboží přijal s vědomím, že se přepravuje v tranzitním režimu Unie a který ve vysvětlení ze dne 17. 8. 2018 uvedl, že *„vyložení bez předchozího proclení na CÚ Mošnov vzniklo z důvodu pochybení administrativního oddělení Maersk Czech Republic s.r.o., kdy pro objednávku přepravy bylo chybně zadáno, že celní řízení bude provedeno až na finální adrese doručení.“* Z obsahu správního spisu dále vyplývá, že u celního úřadu určení Mošnov již zásilky očekával zapojený celní deklarant, společnost SCHENKER, který po nich začal pátrat, neboť vozidla k celnímu úřadu určení nedorazila. Zásilky v režimu tranzit pod celním dohledem tedy byly sledovány zapojeným celním deklarantem. Ze smlouvy o celních službách uzavřené se společností A.P. Moller – Maersk A/S, která zavazuje všechny společnosti přímo vlastněné a kontrolované touto společností, tedy i společnost Maersk, vyplývá závazek společnosti Maersk splnit veškeré formality spojené se správným ukončením režimu a předat zboží konečnému příjemci pouze po splnění všech takových formalit.
13. Žalovaný si musí být vědom, že žalobce jako podnikatel v celně deklaratorní činnosti nemá během přepravy zboží v režimu tranzit žádnou možnost fyzického dohledu nad přepravovanou zásilkou, jelikož není během přepravy zboží pod celním dohledem v režimu tranzit v dopravním prostředku osobně přítomen. Žalobce je proto objektivně schopen provést opatření k zajištění splnění povinností v celním režimu tranzit pouze zprostředkovaně prostřednictvím zúčastněných subjektů, především dopravce provádějícího přepravu zboží pod celním dohledem v režimu tranzit, nebo příjemce zboží. Dopravce a příjemce zboží mají podle čl. 233 odst. 3 celního kodexu stejné povinnosti jako žalobce. Žalobce tedy naplnění podmínek zproštění odpovědnosti za přestupek pouze netvrdil, ale přikládal důkazy, že provedl opatření, která byl objektivně způsobilý provést. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 12. 2010 č.j. 4 Ads 44/2010-132 poukázal na povinnost správního orgánu v rámci řízení o uložení pokuty dbát na důkladné zjištění skutkového stavu a poměřovat rozhodnutí zásadou materiální pravdy.

14. Žalobce dále namítl, že situace se jevila jako zmatečná v důsledku chybných údajů, které do dokumentace uvedly orgány celní správy. Ve správním spise jsou založeny doklady o ukončení režimu tranzit potvrzené razítkem celního úřadu Mošnov dne 17. 8. 2018 a současně protokol o přepravě (doklad nahrazující nákladní list CMR) ze dne 20. 8. 2018. K tomuto protokolu Celní úřad pro Moravskoslezský kraj ve vysvětlení ze dne 2. 11. 2018 uvedl, že se předmětného celního řízení netýká. Naproti tomu společnost Maersk žalobce informovala, že kontejnery byly administrativní chybou společnosti dne 17. 8. 2018 vyloženy u příjemce a byly předloženy celnímu úřadu Mošnov až 20. 8. 2018. Žalovaný tedy rozhodl na základě nedostatečně zjištěného stavu věci v rozporu s obsahem správního spisu.
15. Odkaz žalovaného na judikaturu soudů ohledně posuzování liberačních důvodů (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 20. 6. 2016 č.j. 30 Af 42/2014-71 a ze dne 14. 3. 2016 č.j. 30 A 8/2014-57 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2018 č.j. 9 As 195/2018-27) je nepřipadný, neboť soudy se v těchto rozhodnutích zabývaly jiným charakterem porušení právních předpisů. K tomu žalobce uvedl, že nikdy nenamítal, že by se zprostil odpovědnosti za přestupek tím, že poučil řidiče o povinnosti dodržovat právní předpisy, protože není k řidičům v žádném právním vztahu, během provádění režimu tranzit s nimi vůbec nepříjde do styku a dopravce rovněž není osobou, kterou žalobce při výkonu své činnosti celního deklaranta využívá. Rovněž žalobce nenamítal, že by technicky možná opatření po něm nebylo možno požadovat, protože by jejich provádění bylo neekonomické. Situaci prodejce pohonných hmot a celního deklaranta a jejich objektivní způsobilost provést opatření způsobila zabránit porušení zákona nelze srovnávat. Zatímco prodejce pohonných hmot je objektivně schopen provádět kontrolu jak svých technických zařízení, tak dodávaných pohonných hmot, celní deklarant při poskytování služeb v celním režimu tranzit může zajistit kontrolu plnění povinností v celním režimu pouze zprostředkovaně prostřednictvím osob zúčastněných na jeho provádění; možnost provádění jiných opatření je pouhá teorie.
16. Ve druhém žalobním bodě žalobce namítl, že správní orgán I. stupně v rozporu s právními předpisy a s obsahem spisu rozhodl, že se přestupku dopustil žalobce jako držitel tranzitního režimu, tj. celní deklarant, přestože bylo prokázáno, že povinnosti pro propuštění zboží do celního režimu nesplnil dopravce, který se k porušení těchto povinností v řízení přiznal. Žalobce poukázal na znění čl. 233 odst. 1 písm. a) a čl. 233 odst. 3 celního kodexu, z nichž vyplývá, že jak držitel tranzitního režimu, tak dopravce je povinen ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží. V řízení bylo jednoznačně prokázáno, že dopravce, společnost Maersk, splnil podmínku, že zboží přijal s vědomím, že se přepravuje v tranzitním režimu Unie. Z uvedeného je zjevné, že společně odpovědnými subjekty za řádné předložení zboží celnímu úřadu určení jsou držitel tranzitního režimu, dopravce a příjemce zboží, přičemž odpovědnost všech těchto osob je objektivní. V rozporu s principem objektivní odpovědnosti však není, pokud je při rozhodování, kterému ze společně objektivních odpovědných subjektů bude uložena sankce za přestupek, přihlédnuto k míře, jakou se svým protiprávním jednáním na spáchání přestupku podílely. Podle žalobce je proto neobhajitelný výklad žalovaného, že pachatelem přestupku je vždy držitel tranzitního režimu, přestože je prokázáno, že stejnou povinnost nesplnil dopravce, který se porušení povinnosti dopustil s vědomím, že se zboží přepravuje v tranzitním režimu Unie. Je nepřipustné, aby v případě existence dvou

společně objektivně odpovědných subjektů byla uložena sankce za přestupek pouze subjektu, který se na protiprávním jednání nikterak nepodílel, a naopak žádná sankce nebyla uložena subjektu, který svým protiprávním jednáním přestupek reálně spáchal. Postup správních orgánů v dané věci podlamuje důvěru ve fungování právního státu a existenci elementární spravedlnosti při výkonu státní správy. Správní orgán je povinen řádně zdůvodnit, z jakého důvodu ukládá trest některému ze společně odpovědných subjektů a jinému nikoli. Zdůvodnění, které žalovaný uvedl v napadeném rozhodnutí a které lze volně parafrázovat jako „je zde objektivní odpovědnost a víc se neřeší“, je projevem nepřipustné libovůle správního orgánu. Otázka zohlednění míry zavinění při rozhodování o odpovědnosti za přestupky přesahuje svým významem daný spor, neboť orgány celní správy shledávají odpovědným za přestupek vždy zcela automaticky celního deklaranta, a to i v případech, kdy se prokazatelně protiprávního jednání dopustil jiný ze společně odpovědných subjektů zúčastněných na dovozu zboží. Žalobce též namítl, že praxe českých orgánů celní správy je odlišná od praxe celních orgánů jiných členských států EU, např. Německa, které tresty ukládají primárně subjektům, které se protiprávního jednání reálně dopustily, a v případě nejasnosti ohledně zavinění pokutu dělí mezi více společně odpovědných subjektů. Vzhledem k tomu, že celní orgány v celé EU postupují podle stejného předpisu, kterým je celní kodex, jeví se rozdílná praxe v jednotlivých členských státech jako překvapivá.

17. Ve třetím žalobním bodě žalobce namítl, že mu správní orgán I. stupně nepřipustně přičítal recidivu a nebral v úvahu, že žalobce jako celní deklarant v rámci svého podnikání projednává tisíce celních případů a každé porušení celních předpisů se mu přičítá k tíži při projednání následujícího případu. Přestože pokuta uložená v projednávaném případě není nikterak drakonická, samotné uložení sankce komplikuje žalobci výkon další podnikatelské činnosti, neboť v důsledku existence rozhodnutí o deliktech, byť sankcionovaných minimální pokutou, je na žalobce ze strany celních orgánů nahlíženo jako na recidivistu, čímž je žalobce a priori znevýhodňován při svém podnikání.
18. Žalovaný ve vyjádření k žalobě zopakoval, že liberační důvody představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti. Jde o případy, kdy pachatel přestupku vyvinul veškeré možné úsilí, které po něm lze rozumně požadovat, aby překonal objektivní a mimořádnou okolnost, která mu bránila ve splnění povinnosti. Taková opatření mohou být organizačně náročná nebo ekonomicky méně efektivní, avšak to neznamená, že je vůbec není možné požadovat. Uvedl, že žalobce nově argumentuje smlouvou o celních službách uzavřenou se společností A. P. Moller – Maersk A/S., kterou žalovaný nemá k dispozici. Navzdory tomu je žalovaný toho názoru, že ani tato smlouva by nebyla způsobilá prokázat naplnění podmínek pro zproštění žalobce odpovědnosti za přestupek. Žalovanému není jasné, zda se jedná o smlouvu uzavřenou mezi žalobcem a společností Maersk, nebo zda je smluvní stranou společnost SCHENKER, která předmětné dopravy dle svého vyjádření u společnosti Maersk zadávala. Žalobcem citovaný čl. 7.3 předmětné smlouvy obsahuje pouze přepis povinností, které jsou dopravci dány již samotným ustanovením čl. 233 odst. 3 celního kodexu. Ačkoli je k tomu přidána povinnost předat zboží příjemci až po splnění formalit, nelze takovému smluvnímu ujednání přiznat jakoukoli relevanci při hodnocení správněprávní odpovědnosti za přestupek. Eventuálně může mít význam pro případné uplatnění nároku za porušení smluvní povinnosti v civilním řízení, pro nyní projednávanou věc je však toto smluvní ujednání bezpředmětné.

19. Žalobce předložil pouze protokoly o přepravě kontejneru ze dne 16. 8. 2018 a 17. 8. 2018. Z těchto listin vyplývá pouze ta skutečnost, že společnost Maersk zajistila prostřednictvím dopravce Pnupoint CN s.r.o., přepravu kontejnerů, které měly být v určitou dobu přistaveny na adresu příjemce zboží. Je zde rovněž informace o celním úřadu určení, který tyto protokoly opatřil svým razítkem. I když žalovaný souhlasí se žalobcem, že nesprávné pokyny řidičům byly pravděpodobně zadány přímo dopravcem, z takové skutečnosti nevyplývá, že by žalobce učinil veškerá možná opatření k tomu, aby přestupku zabránil. Pouhé spoléhání se na pečlivost smluvního partnera nenaplnuje takovou úroveň vynaloženého úsilí, aby bylo možno hovořit o splnění podmínek liberace. Žalobce v průběhu řízení žádným způsobem neprokázal, jaké kontrolní mechanismy má nastaveny ve vztahu ke svým smluvním partnerům, které při výkonu své činnosti využívá. Nedoložil, jakým způsobem dochází ke komunikaci mezi jednotlivými zapojenými subjekty, zda existuje nějaký, byť namátkový, kontrolní mechanismus v podobě možné zpětné kontroly vystavovaných dokladů dopravcem či jiná opatření. Příkladem žalovaný uvedl možnost sledování polohy a cíle cesty vozidel dopravce pomocí GPS lokátoru, která je běžně používána provozovateli městských hromadných a autobusových doprav či zásilkové služby.
20. K protokolu o přepravě ze dne 20. 8. 2018 žalovaný uvedl, že tato listina nebyla použita coby podklad pro vydání rozhodnutí. Připustil, že v průběhu řízení došlo ze strany správního orgánu I. stupně k pochybením, ta však byla vysvětlena a skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, byl řádně zjištěn. Poukázal na vnitřní rozpornost žalobních tvrzení, kdy žalobce na jedné straně namítá nesprávné zjištění skutkového stavu, na straně druhé ovšem tvrdí, že odpovědným za přestupek měl být shledán dopravce, který se vytýkaného jednání, tj. předložení zboží s nedodrženými opatřeními přijatými celními orgány k zajištění totožnosti zboží, dopustil.
21. Žalovaný zdůraznil, že žalobce byl shledán vinným ze spáchání dvou přestupků a za jejich spáchání mu byl uložen úhrnný správní trest pokuty. Okolnosti, za nichž došlo ke spáchání přestupku, a sice administrativní pochybení na straně dopravce společnosti Maersk, byly hodnoceny jakožto okolnosti výrazně polehčující. Posouzení odpovědnosti dopravce nebylo předmětem správního řízení a rovněž nebylo otázkou řešenou v napadeném rozhodnutí, neboť nebylo vedeno společné řízení. Žalovanému tak není jasné, čeho se žalobce domáhá, jestliže jeho vlastní odpovědnost za přestupek byla jednoznačně shledána, byl uložen správní trest, napadené rozhodnutí není nezákonné ani nepřezkoumatelné a není stíženo žádnou vadou, která by měla vliv na jeho správnost. Žalobce irrelevantně a alibisticky shrnuje závěry z napadeného rozhodnutí do parafráze „*je zde objektivní odpovědnost a víc se neřeší*“, ačkoli napadené rozhodnutí, potažmo rozhodnutí celního úřadu, obsahuje dostatečné odůvodnění, na základě jakých skutečností byl žalobce shledán vinným, proč nebyly shledány podmínky pro uplatnění liberace a jaké úvahy vedly k uložení správního trestu.
22. Žalovaný poznamenal, že v případě objektivní odpovědnosti právnických osob za přestupek nehraje zavinění žádnou roli, a proto se otázkou míry zavinění nelze vůbec zabývat. Uvedl dále, že držitel režimu je osobou, které z jejího postavení plynou určité povinnosti jednoznačně stanovené celním kodexem a která je posléze dle celního zákona označena jako pachatel přestupku a je s ní vedeno přestupkové řízení. Byť celní orgány v Evropské unii postupují při provádění celního řízení primárně dle celního kodexu, je

zcela irelevantní žalobní námitka ohledně praxe v Německu, neboť nemá na správní řízení o přestupku vedené dle českých právních předpisů žádný vliv. Zákon o odpovědnosti za přestupky ani celní zákon neznají institut „rozdělení pokuty mezi více subjektů“. Správní trestání je v České republice postaveno na principu zákonnosti trestu a individualizace trestu. Za přestupky žalobce je možné v souladu s § 47 odst. 4 celního zákona uložit pokutu do výše 4 000 000 Kč, správní trest tak byl uložen v mezích zákonného rozpětí. Mezi hlediska individualizace trestu v dané věci patří zejména závažnost přestupku, význam chráněného zájmu, který byl správním deliktem dotčen, způsob spáchání přestupku, jeho následky a okolnosti, za nichž byl spáchán. Při posuzování konkrétní závažnosti přestupku tak není hlavním kritériem skutková podstata přestupku, nýbrž intenzita skutkových okolností, s jakou došlo k porušení právem chráněných hodnot a zájmů v konkrétním případě. Veškeré relevantní skutečnosti týkající se daného případu byly řádně zohledněny a zdůvodněny jak v napadeném rozhodnutí, tak i v rozhodnutí celního úřadu.

23. Žalovaný dále konstatoval, že opakované spáchání přestupků je naprosto relevantním kritériem, které je využíváno při ukládání správních trestů, navíc v daném případě správní orgán I. stupně tohoto kritéria využil k posouzení, zda je v případě žalobce dostačující sankcí správní trest napomenutí či zda je nutné již přistoupit k přísnějšímu potrestání. Právě vzhledem k recidivě žalobce se správní orgán I. stupně rozhodl uložit správní trest pokuty, což žalovaný aproboval v napadeném rozhodnutí, v samotném určení její výměry se však toto kritérium nikterak nepromítlo. Pokud žalobce sám sebe označuje jako celního deklaranta, který v rámci svého podnikání projednává tisíce případů, lze jednoznačně říci, že je v dané oblasti odborníkem, který je znalý svých povinností a příslušných právních předpisů. Rovněž není patrné, jak přesně je žalobce při svém podnikání znevýhodňován tím, že je trestán přísnějším správním trestem namísto pokuty, a to se zohledněním jeho recidivy.
24. V replce ze dne 15. 2. 2020 žalobce konstatoval, že kontrolní mechanismy jsou na základě smlouvy se společností Maersk a zapojené společnosti SCHENKER nastaveny dostatečně a tak, jak je to jediné reálně možné, a fungují. Ukončení režimu tranzit žalobce samozřejmě sleduje přímo v elektronickém systému celní správy. Není dopravcem, jeho činnost je výhradně deklaratorní a k systému lokalizace GPS ve vozidlech dopravce objektivně nemá a ani nemůže mít přístup. Žalobce jako celní deklarant není v případě lidské chyby objektivně schopen provést žádná preventivní opatření, která by mohla zamezit nebo odvrátit přestupek, jelikož se v takové situaci dozví o porušení režimu tranzit až poté, kdy již k jeho porušení došlo.
25. Odmítl tvrzení žalovaného, že napadené rozhodnutí a rozhodnutí celního úřadu nejsou nezákonná, nebylo-li vedeno společné řízení proti žalobci a dopravci, jelikož tato okolnost nezákonnost napadeného rozhodnutí nevyvrací, ale naopak potvrzuje. Proti společnosti Maersk totiž nebylo vedeno ani žádné jiné řízení, přestože tento subjekt od počátku deklaroval, že k nepředložení zásilky celnímu úřadu určení došlo jeho pochybením. Pokud by celní úřad postihl za přestupek oba subjekty, mohl by se takový postup vůči celnímu deklarantovi zdát přísným, nicméně by byl ze strany celního úřadu obhajitelný. Uložení sankce za přestupek pouze žalobci jako celnímu deklarantovi je svévolné, racionálně nevysvětlitelné a v právním státě neakceptovatelné

26. V duplice ze dne 3. 3. 2020 žalovaný opětovně podotkl, že žádné smlouvy v průběhu správního řízení žalobcem předloženy nebyly. Žalovanému není znám jejich obsah, přičemž existence konkrétních kontrolních mechanismů skutečně prokázána nebyla. Pokud žalobce sleduje ukončení režimu tranzit přímo v elektronickém systému celní správy, nejde o relevantní skutečnost. Bylo by absurdní, pokud by žalobce v postavení držitele tranzitního režimu ukončení tohoto režimu nesledoval, je-li podle čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu jeho povinností, aby zboží celnímu úřadu určení předložil v nezměněném stavu a dodržel při tom opatření přijatá celními orgány. Je nemyslitelné, aby žalobce svým povinností dostal tím, že zajistí propuštění do celního režimu tranzit u celního úřadu odeslání a dál se o osud deklarovaného zboží nestaral. Sledování ukončení celního režimu v elektronickém systému lze tedy považovat za naprosté minimum, které by držitel tranzitního režimu měl učinit.
27. Žalovaný se nedomnívá, že žalobce objektivně nemůže mít přístup k systému lokalizace GPS ve vozidlech dopravce. Možnost sledování vozidel využívají dopravci běžně a tyto informace jsou následně schopni zprostředkovat svým zákazníkům. Příkladem lze odkázat na kurýrní společnosti či provozovatele městských a regionálních hromadných doprav. Nejedná se tedy o situaci, kdy dopravce sám sleduje vlastní vozidla, ale jde především o možnost sledování ze strany dalších osob. Daná eventualita byla uvedena jako jeden z možných způsobů namátkové kontroly. Žalobce existenci jakéhokoli, byť minimálního kontrolního či zabezpečovacího opatření v průběhu řízení nikterak neprokázal.
28. Žalovaný setrval na svém názoru, že jeho postup a ani postup správního orgánu I. stupně nebyl v rozporu s právními předpisy a nezapříčinil jakoukoli vadu správního řízení. I pokud by bylo možno připustit, byť s tím žalovaný nesouhlasí, že nevedení společného řízení by mohlo být v dané věci vadou, nemohlo by se jednat o vadu způsobující nezákonnost předmětných správních rozhodnutí. Skutkový stav jasně vyplývá ze shromážděných podkladů, celá věc byla řádně právně posouzena a na správněprávní odpovědnost žalobce by vedení společného řízení s případným dalším obviněným nemělo žádný vliv. Žalobce nebyl nikterak zkrácen na svých právech. Pro úplnost žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2016 č.j. 5 Afs 7/2011-799, který vychází ze závěru vyřčeného v rozsudku Tribunálu ze dne 19. 5. 2010 ve věci T-18/05, dle něhož *„nestíhání jednoho nebo více podniků nebrání tomu, aby byly stíhány a sankcionovány jiné podniky, i když se účastnily stejného protiprávního jednání“* a ve kterém soud uzavřel, že *„(d)le názoru zdejšího soudu nezahájení správního řízení s jinými soutěžiteli nemůže být taktéž skutečností, které by se mohli stěžovatelé dovolávat ve svůj prospěch. Předmětem posouzení v projednávané věci není chování jiných soutěžitelů. Případné protiprávní chování jiných subjektů je pro posouzení zákonnosti rozkladového rozhodnutí irelevantní.“*
29. V dalším vyjádření (triplice) ze dne 31. 3. 2020 žalobce reagoval na dupliku žalovaného. Setrval na své argumentaci, že nemá reálnou možnost během přepravy zboží v celním režimu tranzit kontrolovat, zda povinnost podle čl. 233 celního kodexu je dopravcem splněna. Uvedl, že všechny systémy sledování vozidel umožňují pouze sledování polohy vozidla v určitém časovém okamžiku. Slouží tedy dopravci, případně jeho zákazníkům ke zjištění aktuální polohy vozidla. I kdyby tak měl žalobce přístup do systému sledování vozidel dopravce a provedl namátkovou kontrolu polohy vozidla, jedině, co by zjistil, je

poloha vozidla v okamžiku provedení namátkové kontroly, nikoli to, zda dopravce dojel k celnímu úřadu určení a celní režim tranzit byl u celního úřadu určení ukončen.

30. Z vyjádření žalovaného podle názoru žalobce plyne, že žalovaný si sám není jistý, zda nemělo být vedeno řízení proti dopravci. Žalobce má za to, že řízení mělo být vedeno výlučně proti dopravci. Souhlasil se žalovaným, že skutkový stav jasně vyplývá ze shromážděných podkladů. Z těchto podkladů jednoznačně vyplývá, že dopravce sdělil žalovanému dne 17. 8. 2018, že spáchal přestupek.
31. Žalobce dále uvedl, že proti rozhodnutí, že spáchal přestupek spočívající v poskytnutí nesprávného údaje správci cla, se od počátku nebránil. Dovedl, že relativně nízký trest pokuty mu byl nepochybně uložen proto, že správní orgán si je vědom, že celní deklarant ve skutečnosti nemá žádné prostředky k tomu, aby mohl kontrolovat celou přepravu zboží v celním režimu tranzit od celního úřadu odeslání k celnímu úřadu určení, která je zcela v režii dopravce.
32. Žalobce jako celní deklarant by mohl průběh přepravy v režimu tranzit kontrolovat pouze tím způsobem, že by ve vozidle seděl s řidičem jeho zaměstnanec, což je reálně neproveditelné. Technické a personální zajištění sledování pohybu všech vozidel dopravců je zcela nereálné, nehledě na další právní aspekty tohoto sledování, které v podstatě neumožňují předávat údaje o pohybu vozidel třetím osobám, které nejsou vlastníkem vozidla ani nákladu.
33. K rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2016 č.j. 5 Afs 7/2011-799 žalobce uvedl, že jeho závěry na projednávanou věc zjevně nedopadají, neboť soud rozhodoval o postihu jednání tří soutěžitelů ve vzájemné shodě při určování cen pečiva, které vedlo k narušení hospodářské soutěže na trhu pečiva, přičemž žalobci argumentovali tím, že stejného jednání se dopustili i ostatní soutěžitelé, proti kterým nebylo zahájeno řízení. Z tohoto rozsudku nicméně vyplývá, že jednání ve vzájemné shodě tří soutěžitelů se v řízení prokázalo, zatímco jednání ve vzájemné shodě ostatních soutěžitelů nikoli. Soud proto konstatoval, že nezahájení správního řízení s jinými soutěžiteli nemůže být skutečností, které by se mohli stěžovatelé dovolávat ve svůj prospěch.
34. Žalovaný ve vyjádření ze dne 17. 4. 2020, kterým reagoval na tripliku žalobce, zdůraznil, že možnost sledovat ukončení režimu v systému celní správy představuje kontrolu, která přichází až ex post v momentě, kdy již ke spáchání přestupku mohlo dojít, resp. v daném případě dokonce ke spáchání došlo. Setrval proto na svém stanovisku, že uzavření smluv s dopravcem či jinou zapojenou společností nelze považovat za dostatečnou opatrnost. S odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu konstatoval, že se nelze zprostit veřejnoprávní povinnosti poukazem na soukromoprávní ujednání. Pakliže by žalovaný přisvědčil tvrzením žalobce, vyplýval by z takového přístupu závěr, že by čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu pozbýval své účinnosti pokaždé, kdy je do přepravy zapojen smluvní dopravce. Takový závěr je však zcela absurdní i proto, že čl. 233 odst. 3 celního kodexu jednoznačně stanoví povinnosti dopravci souběžně s povinnostmi držitele tranzitního režimu.
35. K tvrzení žalobce, že systém sledování vozidel umožňují sledování aktuální polohy vozidel, žalovaný uvedl, že propojení informací z lokalizačního systému s informacemi ohledně cíle

Shodu s prvopisem potvrzuje V. P.

cesty, případně stanovených zastávek, je pouhou technikálií, neboť sám dopravce takovými informacemi bezesporu disponuje. V dnešní době je těžko představitelná varianta, že dané informace nejsou zadávány do elektronické podoby a jsou uchovávány pouze v papírové podobě. Argument, že žalobce nemohl zabránit lidské chybě zaměstnance jiné společnosti, je zcela irelevantní.

36. Jakákoli správněprávní odpovědnost dalšího subjektu není dle žalovaného relevantní ani pro samotnou odpovědnost žalobce, a rovněž nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí. Žalobce je za předmětný delikt zodpovědný, přičemž z důvodové zprávy k návrhu zákona o odpovědnosti za přestupky vyplývá, že vhodné, nikoli obligatorní, může být rovněž společné projednání přestupku či přestupků, jichž se dopustilo více podezřelých. Úmyslem zákonodárce nebylo stanovit povinnost vést společné řízení u více podezřelých a žalobce nebyl postupem správních orgánů v předmětné věci nikterak zkrácen na svých právech.
37. Žalovaný nesouhlasil s tím, že by odkazovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2016 č.j. 5 Afs 7/2011-799 nebyl pro danou věc relevantní, neboť je lhostejné, zda v soudem projednávané věci byla případná deliktní odpovědnost dalších osob vyloučena či nikoli. Z odkazovaného rozsudku totiž nevyplývá, že by tato skutečnost byla nosným argumentem pro vyslovení závěru o irelevantnosti deliktního chování jiných soutěžitelů.
38. Při ústním jednání před soudem, které se konalo dne 24. 3. 2022, žalobce prostřednictvím svého právního zástupce odkázal na žalobu a další podání, jimiž reagoval na vyjádření žalovaného, a stručně shrnul skutkový základ věci a nosnou žalobní argumentaci. Zdůraznil, že kontrola pomocí systému GPS je neproveditelná, neboť k ní má přístup pouze dopravce. I pokud by žalobce měl přístup k informacím o poloze vozidla, přestupku by se tím nemohlo předejít. Není tedy technicky proveditelné zajistit to, aby žalobce přestupku zabránil. Nadto zde jsou i právní překážky, zejména právo na ochranu osobnosti, které vylučují provádění kontroly žalobcem nad přepravovaným zbožím. Žalobce není jediným zodpovědným subjektem a argumentace žalovaného v tomto ohledu není správná. Navrhl proto, aby soud žalobě vyhověl, napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Žalovaný při jednání rovněž setrval na svém procesním stanovisku a s odkazem na svá vyjádření i odůvodnění napadeného rozhodnutí navrhl žalobu zamítnout. Poukázal především na důkazní povinnost žalobce stran namítané liberace. Dodal, že uvedl pouze příklad možného opatření a na žalobci bylo, aby vynaložení veškerého úsilí k zabránění přestupku prokázal. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 6. 2012 č.j. 7 Afs 17/2012-40 konstatoval, že žalobce je hlavní povinný a skutečnost, že zboží je předáno dopravci, není rozhodující. Nutno odlišovat řízení o přestupku a celní řízení. Zopakoval, že smluvní ujednání nezabýváje žalobce veřejnoprávní povinnosti.
39. Při posouzení věci soud vycházel z následující právní úpravy:
40. Podle čl. 1 odst. 1 celního kodexu platí, že *tímto nařízením se stanoví celní kodex Unie (dále jen „kodex“), který stanoví obecná pravidla a postupy pro zboží vstupující na celní území Unie nebo toto území opouštějící. (...).*

41. Podle čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu platí, že *držitel tranzitního režimu Unie je povinen předložit zboží v nezměněném stavu, jakož i požadované informace, celnímu úřadu určenému ve stanovené lhůtě a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží.*
42. Podle čl. 233 odst. 2 celního kodexu platí, že *povinnosti držitele režimu jsou splněny a režim tranzitu je ukončen, jakmile je zboží v tomto režimu spolu s požadovanými informacemi k dispozici celnímu úřadu určenému v souladu s celními předpisy.*
43. Podle čl. 233 odst. 3 celního kodexu platí, že *dopravce nebo příjemce zboží, který zboží přijímá s vědomím, že se toto zboží přepravuje v tranzitním režimu Unie, je rovněž povinen ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určenému zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží.*
44. Podle § 47 odst. 2 písm. a) bod 1 celního zákona platí, že *fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že nesplní některou z povinností podle přímo použitelného předpisu Evropské unie pro propuštění zboží do celního režimu nebo pro nakládání se zbožím, propuštěným do zvláštního celního režimu.*
45. Podle § 47 odst. 4 celního zákona platí, že *za přestupek podle odstavců 1 až 3 lze uložit pokutu do 4 000 000 Kč.*
46. Podle § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky platí, že *právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.*
47. Po provedeném řízení soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
48. Žalobce v prvním žalobním bodě namítal, že správní orgány nepřihlédly k existenci liberačních důvodů, kterých se v průběhu správního řízení dovolával. Soud předně souhlasí se žalovaným, že liberační důvody jsou určeny pro aplikaci ve výjimečných případech, jelikož představují výjimku z principu objektivní odpovědnosti. K tomu soud považuje za vhodné připomenout důvody, které zákonodárce vedly k přijetí právní úpravy v § 21 zákona o odpovědnosti za přestupky. V důvodové zprávě k dotčenému ustanovení zákonodárce uvedl, že: „*V tomto ustanovení je upravena tzv. liberace právnické osoby. Návrh navazuje na současnou koncepci odpovědnosti právnických osob, kdy zavinění není obligatorním znakem skutkové podstaty správního deliktu právnické osoby. K vyvození odpovědnosti tedy postačí samotný fakt porušení nebo nesplnění povinností stanovených zákonem nebo uložených na jeho základě - tyto povinnosti přitom porušují svým jednáním fyzické osoby, které se pro účely posuzování odpovědnosti právnické osoby považují za osoby, jejichž jednání se právnické osobě přičítá. Taková konstrukce však s sebou přináší riziko nepřiměřené tvrdosti a možné nespravedlnosti - k tomu srov. rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 25. listopadu 1994, sp. zn. 6 A 12/94. Návrh kritizovanou absolutní odpovědnost překonává stanovením obecně formulovaného liberačního důvodu. Právnická osoba se tedy zproští odpovědnosti v případě, jestliže prokáže realizaci všech možných opatření, kterými sama zabezpečila splnění dotčené povinnosti. Jde však jen o opatření, která byla objektivně způsobilá provést (zejména zajištění dostatečné a pravidelné kontroly ze strany zaměstnavatele vůči svým zaměstnancům, různá preventivní opatření, ochrana majetku, úrovně řízení apod.). Vynaložení veškerého úsilí je nutno posuzovat objektivně, a nikoli subjektivně, liberační důvod proto*

Shodu s prvopisem potvrzuje V. P.

nebude dopadat na případy subjektivních hospodářských potíží, na případy, kdy překážky nesplnění povinnosti byla odpovědná osoba povinna překonat nebo odstranit (např. nedostatek úředního povolení) apod. Pokud pro právnickou osobu nebylo při vynaložení veškerého úsilí možné, aby svoji povinnost splnila, správně-trestně odpovídat nebude.“ (podtržení doplněno soudem). Je třeba zdůraznit, že liberační důvody musí tvrdit a zejména prokazovat právnická osoba, která je shledána odpovědnou za přestupek, neboli důkazní břemeno ohledně existence liberačních důvodů tíží výhradně právnickou osobu, která svým konáním/opomenutím naplnila skutkovou podstatu konkrétního přestupku. Povinností správních orgánů ani soudů pak není doporučovat či jakkoli zjišťovat, jakým způsobem lze porušení právních předpisů předcházet (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2019 č.j. 1 As 299/2018-31).

49. Žalobce se v průběhu předmětného správního řízení v souvislosti s namítanou liberací de facto omezil na tvrzení, že dopravu zboží propuštěného do celního režimu tranzit zajišťoval smluvní partner žalobce, společnost Maersk, přičemž zásilky v režimu tranzit byly sledovány tehdy zapojeným celním deklarantem, společností SHENKER, která zajistila předložení zboží celnímu úřadu určení ihned poté, kdy zjistila, že omylem došlo k vykládce zboží bez jeho předchozího propuštění do celního režimu volný oběh. Žalobce tedy pouze (implicitně) namítal, že k porušení povinnosti stanovené v čl. 233 odst. 1, resp. 3 celního kodexu došlo výlučně v důsledku pochybení dopravce, společnosti Maersk, a nikoli pochybení, kterého by se dopustil (též) žalobce a které by žalobce mohl odvrátit či jakkoli ovlivnit. Soud se na tomto místě zcela ztotožňuje se závěrem žalovaného, že žalobce nepředložil žádné relevantní důkazy, jimiž by prokázal, že vynaložil *veškeré úsilí, které by po něm bylo možno požadovat*, aby přestupku zabránil. Skutečnost, že porušení zákonem uložené povinnosti „zavinil“ jiný subjekt, v tomto případě smluvní partner žalobce zajišťující přepravu zboží propuštěného do celního režimu tranzit, sama o sobě nevypovídá nic o tom, zda žalobce učinil vše pro to, aby přestupku zabránil. V obecné rovině lze sice souhlasit s argumentací žalobce, že opatření k zamezení nebo odvrácení přestupku musí být objektivně právnickou osobou proveditelné, avšak žalobce se ani nepokusil osvětlit, jaké konkrétní objektivní překážky mu nedovolovaly monitorovat pohyb zboží v celním režimu tranzit a kontrolovat, resp. usměrňovat průběh přepravy tohoto zboží. Jinak řečeno, nebylo povinností správních orgánů předestírat žalobci různé varianty opatření, které by mohly zabránit naplnění skutkové podstaty přestupku, a prověřovat, zda bylo v objektivních možnostech žalobce takové úsilí vyvinout. Žalovaný též správně poznamenal, že aplikovaná právní úprava nepřipouští jiný výklad než ten, že dopravce, případně příjemce zboží mají totožnou povinnost jako držitel tranzitního režimu, tj. žalobce, a že tato povinnost není pro uvedené subjekty stanovena alternativně, resp. že povinnost dopravce nebo příjemce nevylučuje či neeliminuje odpovědnost žalobce za splnění povinnosti předložit ve stanovené lhůtě celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží. Pakliže tedy žalobce „ustrnul“ na tvrzení, že k faktickému porušení předmětné zákonné povinnosti došlo (pouze) na straně dopravce zboží, žalovaný zcela legitimně uzavřel, že žalobce podmínky liberace neprokázal, neboť žádné konkrétní úsilí k odvrácení přestupku zjevně nevynaložil.
50. Na shora uvedeném závěru nemůže nic změnit ani žalobcem k žalobě připojená smlouva o celních službách, kterou uzavřel se společností A. P. Moller – Maersk A/S a na kterou ve správním řízení jen obecně odkázal. Pomine-li soud skutečnost, že žalobce nemůže své

Shodu s prvopisem potvrzuje V. P.

důkazní břemeno „dohánět“ až v soudním řízení, které není další (skutkovou) instancí, nelze zároveň z tohoto dokumentu dovodit, že žalobce vynaložil veškeré úsilí k zabránění přestupku ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky. Je-li obsahem této smlouvy závazek společnosti Maersk *splnit veškeré formality spojené se správným ukončením režimu tranzit a předat zboží konečnému příjemci po splnění všech takových formalit*, nejedná se o nic jiného než o pouhý důraz na splnění zákonné povinnosti ze strany dopravce zboží. Začlenění takového ujednání do smlouvy o celních službách lze hodnotit jen jako zcela minimální a veskrze zanedbatelnou snahu žalobce předejít porušení zákonné povinnosti, nikoli jako veškeré objektivně možné úsilí, které by bylo reálně způsobitelné zabránit přestupku. Porušení smluvního ujednání nadto již ze své odlišné (soukromoprávní) podstaty nemůže mít dopad na odpovědnost za plnění veřejnoprávních povinností. Soud k tomu dodává, že důkaz uvedenou listinou neprováděl, neboť k tomu vzhledem k žalobcem deklarovanému nerelevantnímu obsahu smlouvy o celních službách neshledal důvod.

51. Soud nepřisvědčil ani žalobní argumentaci, že žalobce nemá jako celní deklarant žádnou možnost fyzického dohledu nad přepravovanou zásilkou. Skutečnost, že žalobce sám dopravu zboží nerealizuje, bez dalšího neznamena, že je z jeho strany vyloučena jakákoli kontrola pohybu zásilky a s tím související kontrola plnění povinností vyplývajících z dotčené právní úpravy. Žalovaný v tomto ohledu správně poznamenal, že žalobce nikterak nedoložil ani to, jakým způsobem dochází ke komunikaci mezi jednotlivými zapojenými subjekty, a to jak v průběhu samotné přepravy zboží, tak i bezprostředně před jejím započítím. Přístup k systému lokalizace GPS ve vozidlech dopravce lze nepochybně sjednat smluvně, přičemž sledování aktuální polohy vozidel není jedinou možností, která se v souvislosti s kontrolou dopravy zboží k celnímu úřadu určení nabízí. Žalobce nijak nezpochybnil, že mohl s časovým předstihem disponovat aktuálními informacemi o tom, do jakého konkrétního cíle je fakticky nasměrována doprava zboží, pokud by dopravce k poskytování takových informací smluvně zavázal. Takto by zcela určitě mohl předejít i chybnému zadání adresy doručení zboží, k němuž dle tvrzení společnosti Maersk v projednávané věci došlo. V této souvislosti není soudu zřejmé, jaké právní aspekty (překážky) měl žalobce na mysli, namítal-li, že není možné předávat údaje o pohybu vozidel třetím osobám, které nejsou vlastníkem vozidla ani nákladu. Má-li žalobce na základě přímo aplikovatelného předpisu Evropské unie povinnost předložit zboží celnímu úřadu určení ve stanovené lhůtě a za splnění dalších podmínek, musí mít z logiky věci i možnost kontroly nad průběhem přepravy zboží propuštěného do režimu tranzit. Pouhá kontrola toho, zda dopravce nakládá se zásilkou způsobem, který je v souladu s veřejnoprávní úpravou práv a povinností, nemůže jakkoli zasáhnout do práv vlastníka vozidla či nákladu. Soud rovněž souhlasí se žalovaným, že zadání detailních informací týkajících se realizace konkrétní přepravy do elektronické (a tudíž efektivně dostupné) podoby je pouhou technikálií, která je objektivně proveditelná. K tomu je třeba dodat, že případná ekonomická nákladnost či jiné subjektivní, například organizační obtíže, které mohou být spojeny s přijetím preventivních opatření za účelem předejití odpovědnosti za přestupek, nezakládají liberační důvod, neboť stěžejní je objektivní (technická) proveditelnost takových opatření.
52. Soud nemůže přitakat ani dílčí subnámitce, v níž žalobce poukazoval na nepřiléhavost žalovaným odkazovaných rozhodnutí správních soudů k otázce posuzování liberačních důvodů. Ačkoli se soudy v těchto rozhodnutích zabývaly jiným charakterem porušení

právních předpisů, jak žalobce namítl, učinily při svých úvahách obecně aplikovatelné závěry o důvodech, za kterých se právnická osoba může zprostit odpovědnosti za přestupek. Žalovaný z těchto rozhodnutí odcitoval právě jen ty pasáže, které se týkaly obecných východisek pro aplikaci institutu liberace.

53. Co se týká namítané zmatečnosti situace a nedostatečně zjištěného stavu věci, resp. údajného rozporu mezi zjištěným skutkovým stavem věci a obsahem správního spisu, musí soud konstatovat, že žalobce se v této části žalobní argumentace uchýlil jen k obecným proklamacím, aniž by blíže odůvodnil relevanci jím uváděných tvrzení ke sporné otázce naplnění liberačních důvodů. Předně je nutno uvést, že argumentace, v níž žalobce namítá, že vynaložil veškeré úsilí, aby zabránil přestupku, jen těžko obстоjí vedle tvrzení, že správní orgány vycházely z nedostatečně zjištěného skutkového stavu věci, neboli že není postaveno najisto ani to, zda žalobce naplnil znaky skutkové podstaty předmětného přestupku. Žalobce přitom výslovně nebrojil proti popisu skutku tak, jak jej ve výrokové části svého rozhodnutí shrnul správní orgán I. stupně a jak byl žalovaným aprobován v napadeném rozhodnutí. Soudu není zřejmé, jaký význam žalobce přisuzuje protokolu o přepravě ze dne 20. 8. 2018, pokud skutková zjištění učiněná správními orgány vychází z tranzitních dokladů předložených celnímu úřadu určení dne 17. 8. 2018. Skutečnost, že protokol o přepravě ze dne 20. 8. 2018 byl do správního spisu založen omylem, resp. že tato listina nebyla podkladem pro rozhodnutí ve věci, nečiní zjištěný skutkový stav zmatečným a rozporným se zásadou materiální pravdy, jejíhož respektování se žalobce prostřednictvím odkazu na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 12. 2010 č.j. 4 Ads 44/2010-132 dovolával. Lze také souhlasit se žalovaným, že žalobcova polemika o naplnění podmínek liberace vyznívá prapodivně, pokud žalobce jedním dechem též namítá, že neměl dostatek informací o tom, jak se situace ve skutečnosti udála.
54. Ve druhém žalobním bodě žalobce namítl, že odpovědným za přestupek měl být shledán dopravce, společnost Maersk, která vlastní chybou přepravila zboží k nesprávnému celnímu úřadu určení. Napadené rozhodnutí i rozhodnutí celního úřadu trpí podle žalobce vadou, jelikož uložení sankce pouze žalobci je důsledkem svévole správního orgánu a není racionálně vysvětlitelné. Soud i tuto námitku považuje za nedůvodnou. Nutno zdůraznit, že žalobce jako právnická osoba odpovídá za porušení právních povinností objektivně bez ohledu na to, zda protiprávní stav zavinil či nikoli. Z uvedeného proto vyplývá, že žalobce se jako držitel tranzitního režimu dopustil přestupku podle § 47 odst. 2 písm. a) bod 1 celního zákona ve spojení s čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu, neboť po propuštění zboží do celního režimu tranzit porušil povinnost tím, že celnímu úřadu určení nepředložil předmětné zboží s celní závěrou. Žalobce by za uvedený přestupek nebyl odpovědný pouze v případě, pokud by prokázal, že ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránil. Podmínky liberace žalobce ovšem neprokázal (viz výše), a proto je za vytýkaný přestupek odpovědný. Na tom nemůže nic změnit ani v řízení prokázaná skutková okolnost, že zboží bylo celnímu úřadu určení předloženo s porušenou celní závěrou v důsledku chyby společnosti Maersk, která zajišťovala dopravu zásilky. Soud již v souvislosti s vypořádáním prvního žalobního bodu konstatoval, že povinnost dopravce nebo příjemce zboží zakotvená v čl. 233 odst. 3 celního kodexu nemá žádný vliv na existenci povinnosti žalobce coby držitele tranzitního režimu ve smyslu čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu. Držitel tranzitního režimu zůstává odpovědný za dodržení stanovené povinnosti bez ohledu na to, zda do procesu tranzitního režimu vstoupí další subjekty (dopravce nebo příjemce zboží),

které jsou *rovněž* a nikoli namísto držitele tranzitního režimu povinny ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti zboží.

55. Soud zároveň podotýká, že žalobci nesvědčí veřejné subjektivní právo domáhat se toho, aby byla jinému subjektu, který svým protiprávním jednáním rovněž spáchal přestupek, uložena sankce, resp. aby bylo proti tomuto subjektu zahájeno řízení o přestupku. I přesto, že případné faktické nepotrestání subjektu, který se dopustil protiprávního jednání, může být vnímáno jako projev nespravedlivého přístupu ze strany orgánů státní moci, nejedná se o vadu řízení, která by měla vliv na zákonnost rozhodnutí správního orgánu. Je třeba zdůraznit, že žalobcem namítané skutkové okolnosti případu se jako polehčující okolnosti významně promítly do úvah o výši sankce, která byla žalobci uložena takřka v symbolické výši. K tomu soud dodává, že i pokud by byl dopravce, společnost Maersk, uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 47 odst. 2 písm. a) celního zákona, odpovídal by stejně jako žalobce objektivně a nikoli za zavinění porušení právní povinnosti. Správní orgán by tudíž nemohl *zohlednit míru zavinění*, jak žalobce namítl, neboť subjektivní stránka se v případě přestupků, jichž se dopustí právnická osoba, nezkoumá. Pro úplnost je nutno poznamenat, že žalobci by nesvědčilo ani právo podat odvolání do výroku o vině jiného účastníka řízení, neboť ve smyslu § 96 zákona o odpovědnosti za přestupky náleží toto právo výlučně jen obviněnému, jehož se výrok o vině týká.
56. Nelze také přehlédnout, že žalobce se dopustil i správního deliktu (přestupku) podle § 48 odst. 3 písm. b) celního zákona ve znění účinném do 30. 6. 2017, a tudíž byl potrestán za souběh dvou přestupků. Žalobce proto nemohl být zkrácen na svých právech tím, že dopravci, společnosti Maersk, (pravděpodobně) nebyla uložena sankce za přestupek podle § 47 odst. 2 písm. a) celního zákona. Správní orgány nevedly o přestupku spáchaném žalobcem a o přestupku, kterého se měl dopustit dopravce, společnost Maersk, společné řízení ve smyslu § 88 zákona o odpovědnosti za přestupky, a proto nebylo jejich povinností zdůvodnit „neuložení“ správního trestu subjektu, který se, řečeno slovy žalobce, *ke své odpovědnosti přihlásil*. V tomto kontextu soud uvádí, že žalobce v žalobě výslovně nenamítal, že správní orgány měly vést společné řízení o přestupku žalobce a přestupku, jehož se měl dopustit dopravce, společnost Maersk. Pokud teprve v replice ze dne 15. 2. 2020 namítl, že nevedení společného řízení potvrzuje nezákonnost napadeného rozhodnutí a rozhodnutí celního úřadu, jedná se o námitku uplatněnou opožděně ve smyslu § 71 odst. 2 ve spojení s § 72 odst. 1 s.ř.s. Přesto soud považuje za vhodné poznamenat, že konání společného řízení je sice při splnění podmínek stanovených v § 88 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky obligatorní, avšak z případného porušení této povinnosti nelze automaticky dovozovat nezákonnost rozhodnutí správního orgánu. Jak již soud uvedl výše, žalobce odpovídá za porušení povinností stanovených v čl. 233 odst. 1 písm. a) celního kodexu objektivně a na jeho odpovědnosti by nemohlo nic změnit rozhodnutí o vině dopravce, společnosti Maersk, za spáchání téhož přestupku podle § 47 odst. 2 písm. a) bod 1 celního zákona. Konkrétní okolnosti případu správní orgány zhodnotily v souladu s § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky a přihlédly k nim při ukládání správního trestu. Nelze než zopakovat, že žalobce nemohl být zkrácen na svých právech tím, že jeho přestupek nebyl projednán ve společném řízení s dalším možným pachatelem přestupku.

57. K namítané odlišné praxi německých celních orgánů je nutno předeslat, že celní kodex upravuje pouze obecná pravidla a postupy pro zboží vstupující na celní území Unie nebo toto území opouštějící (viz čl. 1 celního kodexu), přičemž každý členský stát stanoví sankce za porušení celních předpisů (viz čl. 42 celního kodexu). Konkrétní podmínky trestání porušení pravidel celního kodexu jsou tedy stanoveny vnitrostátním předpisy členských států, které mohou tyto podmínky upravit tak, aby vyhovovaly již v „národním“ právním řádu zakotveným obecným principům správního trestání. Objektivní odpovědnost právnické osoby s možností liberace (§ 21 zákona o odpovědnosti za přestupky) vylučuje to, aby se správní orgán při posuzování viny, tj. při zkoumání naplnění znaků skutkové podstaty konkrétního přestupku, zabýval zaviněním, tedy subjektivní stránkou porušení právní povinnosti. Při úvaze o druhu a výměře trestu pak správní orgán hodnotí všechny relevantní okolnosti, včetně těch, za kterých došlo ke spáchání přestupku. Skutečnost, že správní orgán dospěje k závěru, že je třeba uložit pokutu namísto pouhého napomenutí, bez dalšího neznamená, že postupoval nezákonně s ohledem na to, že ze zjištěného skutkového stavu věci mj. vyplývá, že protiprávní stav vyvolal subjekt odlišný od obviněného. V této souvislosti soud připomíná, že *„ukládání sankcí za správní delikty (přestupky a jiné správní delikty), a tudíž i rozhodování o jejich výši, se děje ve sféře volného správního uvážení (diskrečního práva správního orgánu), tedy zákonem dovolené volnosti správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích, resp. volit některé z možných řešení, které zákon dovoluje. Podrobit volné správní uvážení soudnímu přezkumu lze jen potud, překročil-li správní orgán zákonem stanovené meze tohoto uvážení a zda toto volné uvážení nezneužil (...). Správní orgán je tak povinen se při ukládání sankce zabývat podrobně všemi hledisky, které zákon předpokládá, podrobně a přesvědčivě odůvodnit, ke kterému hledisku přihlédl, a navíc podrobně odůvodnit, jaký vliv mělo toto hledisko na konečnou výši ukládané sankce. Výše uložené sankce tak musí být v každém rozhodnutí zdůvodněna způsobem nepřipouštějícím rozumné pochyby o tom, že právě taková její výše odpovídá konkrétním okolnostem individuálního případu“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2009 č.j. 6 As 62/2008 - 129). Správní orgány v nyní projednávané věci pečlivě i dostatečně podrobně hodnotily relevantní okolnosti případu a učinily logický a přezkoumatelný závěr o druhu správního trestu a jeho výměře. Přihlédly též k tomu, že žalobce se dopustil dvou přestupků, za které bylo možno uložit pokutu až do výše 4 000 000 Kč. Soud v projednávané věci neshledal jakékoli pochybení, které by bylo možno kvalifikovat jako překročení či zneužití diskrečního oprávnění správního orgánu. Námitka, že správnější je (údajná) praxe například německých celních orgánů, které přihlížejí k míře podílu jednotlivých subjektů za protiprávní jednání, je irelevantní, neboť pro (české) správní orgány je závazná vnitrostátní právní úprava, přičemž, jak bylo vyloženo shora, žalovaný i správní orgán I. stupně postupovali zcela v souladu s aplikovanou (vnitrostátní) právní úpravou.
58. Ve třetím žalobním bodě žalobce namítl, že mu správní orgány nepřipustně přičítají k tíži recidivu. Soud předně poukazuje na ustanovení § 40 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky, podle kterého platí, že *jako k přitěžující okolnosti se přihlédně zejména k tomu, že pachatel spáchal přestupek opakovaně*. Pakliže správní orgán I. stupně uvážil, že je třeba přistoupit k uložení správního trestu pokuty namísto samotného projednání přestupku, resp. napomenutí, vzhledem k tomu, že žalobce byl v posledních 12 kalendářních měsících opakovaně trestán za porušení celních předpisů, jde o zcela legitimní a se zákonem souladný postup, kterému nelze nic vytknout. V této souvislosti je nutno zdůraznit, že žalobce nikterak nezpochybnil, že byl v daném období opakovaně uznán vinným ze

spáchání přestupků v oblasti dodržování celních předpisů. Soudu není zřejmé, z jakého (zákonného) důvodu by správní orgán měl zjišťovat a ve prospěch žalobce reflektovat, že žalobce *jako celní deklarant v rámci svého podnikání projednává tisíce celních případů a každé porušení celních předpisů se mu přičítá k tíži při projednání následujícího případu*. Dopouští-li se žalobce opakovaně porušení celních předpisů, musí si být vědom toho, že mu tato okolnost může „přitížit“ při projednávání dalšího přestupkového jednání. Řečeno jinak, je jen na žalobci, zda bude při své podnikatelské činnosti dodržovat zákonem stanovené povinnosti, nebo zda bude porušovat právní předpisy, a zakládat tak recidivu jako možnou přitěžující okolnost, k níž bude správní orgán v budoucnu přihlížet při ukládání sankce. Žalobce nadto ani nespecifikoval, jakým konkrétním způsobem mu uložení sankce komplikuje výkon další podnikatelské činnosti, resp. jak má být při svém podnikání znevýhodňován. Na tomto místě je nutno připomenout, že sankce musí mít represivní i preventivní účinek, tedy musí pachatele přestupku citelně zasáhnout, neboť v opačném případě se uložení (zanedbatelné) sankce mine s jejím výchovným a nápravným účelem.

59. Soud tedy neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
60. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce nebyl ve věci úspěšný, přičemž žalovanému žádné 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 vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. 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.

Praha 24. března 2022

Mgr. Martin Kříž v. r.
předseda senátu