



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyň Mgr. Jany Jurečkové a Mgr. Andrey Veselé ve věci

žalobce

A. B. M.,

proti
žalovanému

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

Ministerstvo dopravy,
se sídlem nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 9. 2019, č. j. 115/2019-190-TAXI/3,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobci uložená pokuta se snižuje na částku 50 000 Kč.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

III. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

Základ sporu

1. Rozhodnutím Odboru dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „dopravní úřad“ či „správní orgán prvního stupně“) ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1367945/2018 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), vydaném v řízení o přestupku za porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. c) bod 1. tohoto zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy dne 26. října 2017 od 10:30 hod. do 10:46 hod., na trase ulice Na Florenci 9 na Praze 1 – Loretánské náměstí 5 na Praze 1, vozidlo taxislužby tovární značky Škoda Superb, SPZ: X, bylo viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, dále z přestupku podle § 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 při poskytování přepravy dne 26. října 2017 od 10:30 hod. do 10:46 hod., na trase ulice Na Florenci 9 na Praze 1 – Loretánské náměstí 5 na Praze 1, bylo vozidlo taxislužby tovární značky Škoda Superb, SPZ: X, bylo viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle, a dále z přestupku podle § 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 při poskytování přepravy dne 26. října 2017 od 10:30 – 10:46 hod., na trase ulice Na Florenci 9 na Praze 1 – Loretánské náměstí 5 na Praze 1, bylo vozidlo taxislužby tovární značky Škoda Superb, SPZ: X vybaveno měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“) [výrok A)].
2. Za naplnění skutkových podstat shora uvedených přestupků byla žalobci podle § 35 odst. 6 písm. a) a b) zákona o silniční dopravě a § 46 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“ nebo „zákon o přestupcích“) uložena pokuta ve výši 100 000 Kč [výrok B)]. Výrokem C) byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady předmětného řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí na tam specifikovaný účet Hl. m. Prahy.
3. Žalovaný přezkoumal na základě odvolání žalobce rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. V rozhodnutí ze dne 2. 9. 2019, č. j. 115/2019-190-TAXI/3 (dále jen „napadené rozhodnutí“) uvedl: *„Podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu se rozhodnutí dopravního úřadu č. j. MHMP 1367945/2018 ze dne 5. 9. 2018 mění takto: Ve výroku B) rozhodnutí se slova „ukládá pokuta ve výši 100 000 Kč, slovy: jednototísíckorunčeských“ nahrazují slovy „ukládá pokuta ve výši 80 000 Kč, slovy: osmdesátisíckorunčeských“. Ve výroku C) rozhodnutí se slova „Tuto částku je povinen zaplatit do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí“ nahrazují slovy „Tuto částku je povinen zaplatit do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí“. Ve zbytku se rozhodnutí dopravního úřadu č. j. MHMP 1367945/2018 ze dne 5. 9. 2018 podle ustanovení § 90 odst. 5 věta druhá správního řádu potvrzuje.“*

II.

Obsah žaloby, vyjádření žalovaného, obsah správního spisu

4. Žalobce předně namítá, že protokol o kontrole je pouhým podkladem pro správní orgán k úvaze, aby případně zahájil správní řízení o přestupku či nikoliv. Správní orgán nemůže považovat *a priori* protokoly o kontrole za pravdivé bez toho, aby provedl ve správním řízení řádné dokazování. Takové dokazování musí provádět i s ohledem na to, že řízení o přestupcích je považováno za širší řízení trestní ve smyslu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“). Pokud Magistrát hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“) rezignoval na výsledk kontrolující osoby, zatížil řízení nezákonností. Není možné, aby správní orgán bez řádného dokazování konstatoval, že opak skutečností zaznamenaných v protokolu o kontrole nebyl v rámci řízení prokázán a tedy skutkový stav považuje za prokázaný bez důvodných pochybností.
5. Dále žalobce namítá, že žalovaný a MHMP nesprávně právně posuzují jednání žalobce ve smyslu zákona o silniční dopravě, a to jako výkon „klasické“ taxislužby, ačkoliv žalobce má vozidlo evidované dopravním úřadem jako vozidlo bez taxametru. Žalobce by se mohl skutkových podstat vytýkaných přestupků dopustit pouze tehdy, pokud by měl vozidlo evidované jako vozidlo taxislužby s taxametrem. Žalobce nelze postihovat za to, že vozidlo nebylo viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce a za absenci střešní svítilny žluté barvy s nápisem TAXI a absenci měřicí soustavy taxametru, jestliže vozidlo bylo evidováno dopravním úřadem jako vozidlo taxislužby bez taxametru, kdy pro takovou podobu evidence platí zákonné výjimky ohledně vybavení vozidla.
6. Žalobce uvádí, že nevykonával „klasickou“ taxislužbu, ale přepravu na základě předchozí smlouvy, proto nemůže být sankcionován za porušení povinnosti, která se na jednání žalobce nevztahuje. Ze způsobu objednání přepravy a jejího poskytnutí je zjevné, že se jednalo o přepravu na základě předchozí smlouvy, kdy dopravce lze postihovat pouze v rámci porušení zákonných omezení týkajících se přepravy na základě předchozí smlouvy. Žalobce odkazuje na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 7 Cmo 185/2017-507 s tím, že přeprava prostřednictvím aplikace UBER, není „klasickou“ taxislužbou, ale jedná se o jinou službu v oblasti poskytování přepravy. Shodně tak bylo uvedeno i v usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 24. 10. 2017, č. j. 7 Cmo 180/2017-168. V době vytýkaného jednání nebylo známo ani rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136.
7. Jednání žalobce je třeba posoudit jako přepravu na základě předchozí smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, kde se uplatní výjimky pro smluvní přepravce podle tohoto ustanovení.
8. Poskytnutou přepravu lze podle žalobce považovat za jakousi smluvní přepravu poskytovanou na základě aplikace Uber, jejíž výstup lze považovat za elektronickou smlouvu. Samotná softwarová aplikace UBER, na jejímž základě probíhá zrealizování objednávky přepravy cestujícího s dopravcem, splňuje požadavky platného právního rámce režimu podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. V rámci samotné aplikace UBER je zaznamenáno, kdo si přepravu objednal, kdo byl dopravce, odkud a kam přeprava proběhla s vyznačenou trasou na mapě, cenou jízdného (písemnost smlouvy). Ke zneužití cizích údajů může dojít i v případě smlouvy v listinné podobě. Cestující musel předem odsouhlasit odhadovanou cenu, resp. rozpětí maximální ceny jízdného. Žalobce cenu neúčtoval a nemá možnost ji ovlivnit, je určena smluvně. Cena je určována aplikací Uber

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

podle ujetých kilometrů, doby čekání a počtu online přihlášených uživatelů. Žalovanému je známo, že cestující jsou o předběžné ceně jízdného informováni ještě před nastoupením do vozidla. Dopravce tedy neurčoval svévolně předraženou cenu. Jízdné je pak hrazeno nikoliv žalobci, ale společnosti provozující aplikaci Uber, která určuje smluvní cenu přepravy. Žalobci je následně vyplacena od společnosti pouze poměrná část jízdného, nemůže se na úkor cestujících nijak obohatit. Hrazení jízdného přes aplikaci Uber je transparentní a platby jsou prováděny elektronicky, nedochází tedy ke znemožnění řádného výběru daní, jak tvrdí žalovaný. Takový argument nelze nadto použít při odůvodnění společenské nebezpečnosti (škodlivosti) přestupku podle zákona o silniční dopravě.

9. Žalobce dále odkázal na znění § 1724, § 1725, § 1731, § 1740, § 1767 a § 562 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „NOZ“). Je možné, aby smlouva byla uzavřena ve prospěch třetího, kdy aplikace UBER, umožňuje, aby smlouva byla uzavírána ve prospěch dopravce (žalobce), který ke smlouvě přistupuje. Žalobce dále popisuje celý kontraktační proces a odůvodňuje, proč podle jeho názoru byla uzavřena řádná písemná smlouva prostřednictvím aplikace Uber, a že tato smlouva byla k dispozici ve vozidle.
10. Další žalobní námitkou, kterou žalobce uvádí, je porušení zásady *ne bis in idem*, kdy podle žalobce byl za jeden skutek odsouzen dvakrát. Za přestupky vyplývající ze stejného skutkového základu byla žalobci uložena sankce ve výši 50 000 Kč za porušení povinností podle zákona o cenách (rozhodnutím MHMP ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1377183/2018). Byl porušen čl. 40 odst. 5 Listiny základních práv a svobod a rovněž zejm. čl. 4 odst. 1 protokolu č. 7 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“), kdy uvedené je třeba vztáhnout i na správní trestání, jak konstatoval i NSS např. v rozsudku ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44. Obdobné závěry plynou i z judikatury Evropského soudu pro lidská práva. Úmluva zapovídá stíhání pro „druhý trestný čin“, pokud je založen na totožném, či v podstatných rysech totožném skutku. Totožnost skutku je třeba vyložit ve smyslu ESLP. Správní orgány musí přihlídnout k výši jednotlivých sankcí, zvláště když taková rozhodnutí vydávají ve stejný časový úsek. Je třeba přihlídnout k tomu, že žalobce byl za jeden skutek ve výsledku pokutován částkou 130 000 Kč, původně dokonce ve výši 150 000 Kč, kdy taková sankce je pro žalobce likvidační.
11. Další námitky žalobce se týkají uložené sankce. Žalobci byla podle jeho názoru uložena nezákonná sankce, přičemž žalovaný převzal argumentaci MHMP ohledně stanovení sankce, i když snížil původní výši pokuty. Žalobce poukazuje na skutečnost, že pokud má být sankce spravedlivá, musí naplňovat principy legality, legitimacy a proporcionality/přiměřenosti.
12. Podle žalobce je třeba, aby výše sankcí odpovídaly skutkově shodným případům. Toto žalovaný uvádí v napadeném rozhodnutí, ale bez uvedení skutkově obdobných případů (např. spisovými značkami). Takové rozhodnutí a stanovení výše pokuty je postaveno na libovůli správního orgánu a je nezdůvodněné a nepřezkoumatelné.
13. S odkazem na citaci z rozhodnutí žalovaného stran výše sankce žalobce uvádí, že není jasné, co vedlo žalovaného ke snížení pokuty na částku 80 000 Kč i v kontextu správní činnosti žalovaného ve věcech taxislužby. Není ani zřejmé, zda žalovaný postupoval podle odstavce 1 či odstavce 2 ustanovení § 41 zák. č. 250/2016 Sb. Žalobce navrhuje k důkazu

předložení rozhodnutí žalovaného za obdobné skutky ve stejném období a v průběhu let 2017 – 2018.

14. Podle žalobce se žalovaný odmítl vyjádřit k jeho námitkám v odvolání stran přiměřenosti sankce a z toho důvodu je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné, nadto v situaci, kdy žalobci byla uložena ještě sankce ve výši 50 000 Kč za přestupek podle zákona o cenách na stejném skutkovém základě. Správní orgán ani v jednom z rozhodnutí nezohlednil vzájemnou korelaci sankcí, ačkoliv se jedná o sbíhající přestupky. Žalobce je tedy trestán sankcí ve výši 130 000 Kč, kdy správní orgány nepoměřují přiměřenost sankce.
15. Žalobce odkázal na citaci z jiného rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 7. 2019, č. j. 88/2019-190-TAXI/3, v němž žalovaný hodnotí činnost dopravců přes aplikaci Uber jako činnost organizované skupiny, a ačkoliv v napadeném rozhodnutí taková úvaha rozvedena není, přispívají takové úvahy k nezákonnosti rozhodnutí. Shodné závěry obsahují i další rozhodnutí žalovaného (ze dne 21. 5. 2019, č. j. 59/2019-190-TAXI/3, ze dne 13. 6. 2019, č. j. 71/2019-190-TAXI/3, ze dne 27. 6. 2019, č. j. 74/2019-190-TAXI/5, ze dne 11. 7. 2019, č. j. 82/2019-190-TAXI/3, ze dne 12. 8. 2019, č. j. 104/2019-190-TAXI/3). Ve smyslu čl. 6 Úmluvy není možné, aby žalovaný bez jakýchkoliv důkazů považoval dopravce, resp. i žalobce, za členy organizované skupiny.
16. Jako přítěžující okolnost dále není možné (s odkazem na citaci ze str. 8/9 napadeného rozhodnutí) hodnotit „nezajištění, aby bylo vozidlo označeno jako vozidlo taxislužby“, když toto je podstatou skutkové podstaty, v situaci, kdy je již žalobci vytýkána skutková podstata přestupku podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě, kterého se měl dopustit tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při uvedené přepravě bylo vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně. Přítěžující okolnosti jsou demonstrativně uvedeny v § 40 zák. o přestupcích, což však není tento případ. Správné posouzení polehčujících a přítěžujících okolností má vliv na výši sankce a zákonnost rozhodnutí.
17. Rovněž odkazy na některá rozhodnutí Nejvyššího správního soudu při odůvodňování výše pokuty jsou nepřiléhavé, když nelze paušalizovat a takovým způsobem stanovit výši pokuty v konkrétním případě žalobce. Jedná se o nezákonný postup, přičemž správní orgány jsou povinny posuzovat přestupkové jednání individuálně a při respektování zásady o ukládání trestů (sankcí) ve skutkově obdobných případech. Nepostačuje pouhá rešerše rozhodnutí NSS (tj. rozhodnutí č. j. 3 As 25/2011, 6 As 64/2013, 6 As 266/2014), která se vůbec netýkají skutku žalobce. Není možné paušalizovat jen z důvodu, že se jedná případně o přestupky v oblasti taxislužby a tedy by měly mít aplikační význam pro řízení ve věci žalobce. Argumentace žalovaného o možnosti rozložení platby pokuty na splátky je zcela irrelevantní.
18. Správním orgánem prvního stupně a následně žalovaným byla tedy uložena sankce ryze formalisticky. Jedná se o sankci nepředvídatelnou a pro žalobce likvidační bez zohlednění skutečnosti, že žalobce nepodniká ve větším rozsahu.
19. Žalobce odkázal na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, čj. 1 As 9/2008-133, kde se uvádí, že „*správní orgán ukládající pokutu za jiný správní delikt je povinen přihlídnout k osobním a majetkovým poměrům pachatele tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter, a to i v případech, kdy příslušný zákon osobní a majetkové poměry pachatele v*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

taxativním výčtu hledisek rozhodných pro určení výše pokuty neuvádí.“ I pokud účastník odmítne doložit, případně nedoloží své majetkové poměry, mají správní orgány postupovat do určité míry obdobně, jako postupuje trestní soud podle ustanovení § 68 odst. 4 trestního zákoníku. Žalobce upozorňuje, že závěry rozšířeného senátu je nutno o to pečlivěji vykládat v případě fyzické osoby – podnikatele. Žalovaný měl vzít v potaz i odkaz žalobce na průměrný měsíční hrubý výdělek v podnikatelském segmentu řidičů osobních a malých dodávkových automobilů pro rok 2017 ve výši 22 040 Kč.

20. Žalobce doplňuje, že jeho jednání je třeba posoudit ve smyslu čl. 6 Úmluvy. Správní orgány projednávající správní delikty mají přistupovat k posuzování výše trestu souladně se zásadou jednotnosti právního řádu a zohlednit rovněž délku řízení. V úvahu mají vzít roviny: 1) úvah opírajících se o přestupkové předpisy, 2) test proporcionality plynoucí z imperativu právního státu a v něm chápané osobní svobody (rovina ústavní) a 3) promítnutí nepřiměřené délky řízení do případně ukládaného trestu (rovina mezinárodněprávní odpovědnosti). Žalovaný měl takto postupovat *ex officio*. Lhůty pro procesní postupy správních orgánů jsou stanoveny zákonem, a to obecně v délce 30 dnů, resp. 60 dnů.
21. Žalobce měl spáchat přestupek dne 26. 10. 2017, začal být stíhán dne 16. 8. 2018. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo vydáno dne 5. 9. 2018, rozhodnutí orgánu odvolacího (žalovaného) bylo vydáno dne 2. 9. 2019. Žalobce tedy byl odsouzen po více než 22 měsících od trestně-správního jednání, i když jsou v zákoně stanoveny zákonné lhůty pro vydávání rozhodnutí. Z průběhu řízení pak vyplývá, že správní orgány svým rozhodováním zatížily řízení zjevně nepřiměřenou délkou a tím porušily právo žalobce na spravedlivý proces v rámci práva na projednání správní věci v přiměřené době, a to především s ohledem na zákonné lhůty pro rozhodování stanovené zákonodárcem.
22. V tomto ohledu žalobce odkazuje např. na rozsudek Nejvyššího soudu České republiky pod sp. zn. 30 Cdo 3300/2013 nebo na rozsudek Nejvyššího soudu České republiky pod sp. zn. 30 Cdo 2742/2009.
23. Podle názoru žalobce tedy došlo k naplnění předpokladů pro nutnost úvahy o aplikaci zásad pro ukládání trestů s ohledem na délku trestního řízení *sensu lato* (tj. trestního řízení správního). Žalovaný takto neuvažoval a zcela tuto rovinu opomenul, i když by takto posuzovat trestní řízení správní měl *ex officio*, a to právě proto, že rozhoduje o trestu za správně-deliktní jednání [tj. trestu / trestním obviněním podle čl. 6 Úmluvy].
24. Žalobce tedy navrhl zrušit napadené rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátit k novému rozhodnutí a uložit žalovanému náhradu nákladů řízení, případně eventuálně změnit výši uložené sankce.
25. Žalovaný navrhl s odkazem na své rozhodnutí zamítnutí žaloby.
26. K námitce týkající se porušení řádného dokazování s ohledem na kontrolní protokol žalovaný odkázal na rozsudky zdejšího soudu (č. j. 3 A 121/2015-61 ze dne 24. 2. 2017) a Nejvyššího správního soudu (č. j. 6 As 196/2018-30 ze dne 15. 8. 2018 a č. j. 7 As 146/2016-29 ze dne 29. 3. 2017) a na jejich rozdílný názor na to, zda se jedná o veřejnou listinu.
27. Žalovaný uvedl, že se v protokolu může vyskytnout chyba, kterou může odhalit správní orgán nebo může být zjištěna při vyřizování námitek proti kontrolnímu zjištění. Dopravní úřad v rámci dokazování vycházel nejen ze zjištění uvedených v protokolu, ale i z jiných listinných důkazů (např. z dokumentů zajištěných v souvislosti s provedenou přepravou),

z nichž vyplývá, že přeprava byla prokazatelně provedena předmětným vozidlem, které však nebylo označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby v souladu se zákonem o silniční dopravě. Z ostatních zjištěných důkazů nebyl prokázán opak skutečností v protokolu uvedených. Žalobce rozporuje pouze právní kvalifikaci svého jednání. Řádné dokazování bylo provedeno.

28. K námitce o rezignaci na výslech kontrolující osoby lze uvést, že judikatura shledala, že výslech kontrolního pracovníka není nutné provádět v případě, že jsou veškeré skutečnosti zřejmé ze spisového materiálu. Žalovaný rozporuje pouze právní kvalifikaci přestupků, na což by výslech kontrolující osoby stejně neměl vliv.
29. Žalovaný uvádí, že předmětná přeprava se uskutečnila formou taxislužby. Evidence vozidla taxislužby má formu prohlášení, že dopravce bude taxislužbu provozovat určitým způsobem. Pokud dopravce při evidenci vozidla taxislužby ve smyslu § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě prohlásí, že bude poskytovat přepravy výhradně na základě předchozích písemných smluv, pak smí využívat zákonné výjimky z označení a vybavení vozidla taxametrem. Prohlášení dopravce je čestným prohlášením, které samo o sobě nemůže zaručit, jaký typ přepravních služeb bude ve výsledku dopravce poskytovat. Pokud bude následně dopravce provozovat „klasickou“ taxislužbu, tedy poskytovat anonymní pohotovostní přepravní služby, aniž by uzavíral předchozí písemné smlouvy se stanovenými náležitostmi, textace § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě mu neumožňuje tuto výjimku využít bez ohledu na to, co o svém podnikání při evidenci vozidla prohlásil. Dopravce si nemůže vybrat, zda bude taxislužbu provozovat za použití taxametru či nikoliv, či zda své vozidlo označení střešní svítlnou nebo ne. Zákon pouze umožňuje uplatnit výjimku z některých povinností za předpokladu existence předmětné smlouvy. Pokud se dopravce rozhodne provozovat taxislužbu na základě předchozích písemných smluv, má možnost zaevidovat vozidlo jako vozidlo bez taxametru. Pokud dopravce zaeviduje vozidlo s taxametrem, může vykonávat přepravy jak formou „klasické“ taxislužby, tak na základě předchozích písemných smluv. Podle ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě je předpokladem využití této výjimky uzavření předchozí písemné smlouvy, nikoliv prohlášení při evidenci vozidla bez taxametru. Pokud předchozí písemná smlouva chybí, dopravce nesmí této výjimky využít a je povinen i v případě, že má vozidlo evidované jako vozidlo bez taxametru, provést přepravu formou „klasické“ taxislužby.
30. Kontrolní přeprava formou taxislužby byla objednána kontrolním pracovníkem přes aplikaci Uber, k uzavření smlouvy vyhovující požadavkům zákona o silniční dopravě nedošlo. V napadeném rozhodnutí je uvedeno, že při kontrole žádná smlouva předložena nebyla, ač dopravce uváděl, že k jejímu uzavření došlo. Zde se zároveň uvádí, že ani fakturu na přepravu, ani dokument „*Tvoje ranní cesta s Uberem dne čtvrtek*“ nelze považovat za takovou smlouvu. Požadovaná smlouva tedy uzavřena nebyla a žalobce nesplnil požadavek na využití výjimky z označení a vybavení vozidla podle zákona. Vozidlo tedy smlouvami vybaveno nebylo.
31. Mezi dopravcem a cestujícími nebyla uzavřena smlouva splňující náležitosti podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Uzavřena byla smlouva o provedení přepravy prostřednictvím aplikace Uber, která však neobsahuje předepsané náležitosti podle zákona o silniční dopravě. Zásadním nedostatkem smlouvy je údaj o ceně za přepravu, kdy podle zákona má být ve smlouvě uvedena cena nebo způsob jejího určení, avšak cestujícímu byla v daném případě známa pouze odhadovaná cena, resp. rozpětí maximální ceny, která může být účtována. Cena jako zásadní náležitost smlouvy dává cestujícímu jistotu v případě, kdy

není stanovena pomocí taxametru, ale dohodou. V případě klasické taxislužby je dále dopravce znám cestujícímu prostřednictvím jména a příjmení, popř. obchodní firmy nebo názvu na vozidle, a to i z hlediska možné preference různých dopravců či pro případnou reklamaci přepravy. V případě přepravy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě musí být cestující s těmito údaji seznámen v předchozí písemné smlouvě. Osoba dopravce nebyla cestujícímu v uvedeném případě známa. Osoba dopravce mohla být zjištěna až po ukončení přepravy ze zaslané faktury. Požadovaná smlouva tedy uzavřena nebyla, a proto žalobce nemohl využít zákonné výjimky z označení a vybavení vozidla a jeho povinností bylo provést přepravu vozidlem, které je řádně označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby. Zároveň měl žalobce provést změnu evidence vozidla a evidovat jej jako vozidlo vybavené taxametrem.

32. Podle žalovaného je třeba rozlišit situaci, kdy k uzavření písemné smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě před provedením přepravy vůbec nedošlo, a situaci, kdy k jejímu uzavření došlo, přesto byla porušena povinnost mít tuto smlouvu ve vozidle v den, kdy je přeprava prováděna. V případě neexistence smlouvy dopravce nesplní požadavky na aplikaci výjimky a bude potrestán za přestupky podle § 35 odst. 1 písm. e) a podle § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě, tedy jako žalobce. Naopak pokud smlouva uzavřena prokazatelně byla, avšak nebyla ve vozidle, dopravce se dopustí přestupku podle § 35 odst. 2 písm. o) zákona o silniční dopravě, kdy záleží na dokazování. V daném případě žalobce uvádí, že smlouva uzavřena byla, nicméně kontrolnímu pracovníkovi žádnou nepředložil a neučinil tak ani později ve správním řízení. Žalovaný tedy uvádí, že taková smlouva nikdy uzavřena nebyla a žalobce byl potrestán za to, že nevybavil vozidlo taxametrem a nezajistil jeho řádné označení.
33. K porušení zásady *ne bis in idem* žalovaný uvádí, že je nutné vycházet z materiálního pojetí jednání žalobce. Žalobce tím, že provozoval taxislužbu vozidlem, které nebylo označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby, porušil povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě. Nezávisle na tom požadoval za provedenou přepravu zaplatit vyšší cenu, než jaká byla maximální cena stanovená nařízením č. 20/2006 Sb., o maximálních cenách osobní taxislužby, a to částku 286,61 Kč, ačkoliv maximální možná cena mohla být 224 Kč, čímž porušil zákon o cenách. Podle názoru žalovaného se tedy nejedná o stejné skutky a není na místě uplatnění zásady *ne bis in idem*. Žalobce porušil rozdílné okruhy zájmů chráněných zákonem o silniční dopravě (zajistit, aby taxislužba byla provozována řádně označeným a vybaveným vozidlem) a zákonem o cenách (účtovat za přepravu formou taxislužby na území hl. m. Prahy cenu nepřekračující maximální cenu). Žalobce tedy dvěma na sobě nezávislými skutky porušil dva různé okruhy zájmů upravené dvěma různými právními předpisy, které jsou svými skutkovými podstatami materiálně rozdílné, samostatně sankcionovatelné a lze je spáchat samostatně nezávisle na sobě.
34. Porušení zákona o cenách je žalovanému známo ze spisu prostřednictvím protokolu č. 20171026/1/Ne ze dne 10. 11. 2017. Žalovanému však nebylo známo, zda bylo v dané věci se žalobcem zahájeno správní řízení a s jakým výsledkem. Skutečnost, že mu byla v tomto řízení uložena pokuta ve výši 50 000 Kč, je žalovanému poprvé známa ze žaloby. Odvolacím orgánem v případě řízení pro porušení zákona o cenách je Ministerstvo financí. Jelikož uvedené nebylo žalovanému známo, nemohlo to být zohledněno při vedení řízení ve věci porušení zákona o silniční dopravě, ani v rámci úvah o uložení výše pokuty. Žalobce na likvidační výši pokuty nemůže poukazovat v žalobě s tím, že v odvolání o této pokutě nic netvrdil a nedoložil ani jiné závazky.

35. Žalovaný dále uvádí, že právní zástupce žalobce zastupuje velkou část dopravců poskytujících přepravy přes aplikaci Uber a jsou mu tedy výše ukládaných pokut prokazatelně známy, přičemž v odvoláních často argumentuje jinými případy. Žalovaný dostatečně v napadeném rozhodnutí uvedl, co jej ke snížení pokuty vedlo, a odkazuje na citaci z napadeného rozhodnutí.
36. K námitce týkající se označování dopravců používajících aplikaci Uber za „členy organizované skupiny“ žalovaný uvádí, že v napadeném rozhodnutí taková úvaha obsažena není. Nad rámec však žalovaný uvádí, že je známo, že společnost Uber, provozuje aplikaci s velkou mediální i organizační podporou a z jednání žalobce vyplývá, že ví, čeho se dopouští.
37. K posuzování přitěžujících okolností žalovaný uvádí, že podle § 41 odst. 1 zákona o přestupcích se při trestání za více přestupků ukládá sankce za přestupek nejzávažnější. Spáchání více přestupků je uvedeno v § 40 písm. b) tohoto zákona jako přitěžující okolnost. Žalovaný v souladu s § 37 písm. a) zákona o přestupcích přihlédl k povaze a závažnosti přestupku, přičemž jako nejzávažnější vyhodnotil přestupek podle § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě spočívající v nezajištění vybavení vozidla taxametrem. Přestupky podle § 35 odst. 1 písm. e) cit. zák. spočívající v neoznačení vozidla byly hodnoceny jako přitěžující okolnosti k primárnímu přestupku, a to v rámci aplikace zásady absorpce. Neoznačení vozidla bylo tedy posuzováno jako přitěžující okolnost v souladu s § 40 písm. b) zákona o přestupcích.
38. Ohledně osobních a majetkových poměrů žalovaný uvedl, že žalobce tyto nedoložil, ač k tomu byl v Oznámení o zahájení správního řízení, doručeném dne 16. 8. 2018, výslovně vyzván. Pokud by se žalobce nacházel v tíživé situaci, ve vlastním zájmu by své poměry správnímu orgánu doložil.
39. K námitce týkající se uložení naprosto nepředvídatelné a likvidační pokuty žalovaný uvádí, že dopravní úřad na začátku působení společnosti Uber v Praze v roce 2014 spolupracujícím dopravcům ukládal pokuty ve výši do 50 000 Kč. Postupně však vešlo ve známost, že se nejedná o sdílenou ekonomiku, a vznikla judikatura k dané problematice. Žalovaný v napadeném rozhodnutí neuvedl, že by měl být žalobci znám rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, i když se jednání dopustil již dne 26. 10. 2017. Nicméně žalovaný konstatuje, že postupem času se povědomí o činnosti Uber, zvětšovalo a bylo třeba sankce zvyšovat až do výše kolem 150 000 Kč. Žalovaný v daném případě posoudil společenskou nebezpečnost (škodlivost) jednání žalobce a s ohledem na dobu spáchání, význam a závažnost jednání vyhodnotil, že pokuta ve výši 100 000 Kč není odpovídající, a proto ji snížil na částku 80 000 Kč, která lépe odpovídá protiprávnímu jednání žalobce při zohlednění polehčujících okolností, tedy, že žalobce je držitelem průkazu řidiče taxislužby a osvědčení o vykonání zkoušky ze znalosti místopisu.
40. Pokud žalobce namítá nepřiměřenou délku řízení, žalovaný uvádí, že není zřejmé, v čem měl žalovaný postupovat v rozporu s Úmluvou. Správní řád stanoví pouze lhůty pořádkové, jejichž porušení nelze považovat za podstatné porušení řízení před správním orgánem. Správní orgány jsou však vázány délkou promlčecí doby. Žalovaný obecně nespátňuje, že by se i v případě, kdy by se délka správního řízení teoreticky blížila těmto lhůtám, mělo jednat o nepřiměřenou délku řízení ve smyslu Úmluvy, a tím o automatický důvod pro uložení nižší sankce. Nepřiměřenou délku řízení ve smyslu Úmluvy považuje

žalovaný za dobu mnohem delší, než jsou limity stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky.

41. Z obsahu spisového materiálu předloženého žalovaným správním orgánem vyplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatné skutečnosti:
42. V napadeném rozhodnutí je předně popsán průběh kontroly žalobce dne 26. 10. 2017. Za uskutečněnou přepravu byla aplikací vypočtena a následně uhrazena částka 286,61 Kč. Dále je v rozhodnutí popsán průběh správního řízení se žalobcem.
43. V odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou mimo jiné popsány důvody přijetí novely zákona o silniční dopravě č. 102/2013 Sb., kterou došlo ke sjednocení druhů dopravy – taxislužby a vnitrostátní příležitostné osobní silniční dopravy do kategorie taxislužby, postupné stírání rozdílů mezi anonymně a předem přijímanými objednávkami s ohledem na rozvoj moderních elektronických technologií. Pokud zákazník podepíše, že souhlasí s poskytnutím přepravy v jiném režimu bez plnění povinností stanovených na ochranu zákazníků, není třeba při přepravě používat taxametr, dodržovat cenovou regulaci apod. Zákonnodárce tedy zamýšlel výjimku podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě především pro situace, u nichž nezávisí cena na ujeté vzdálenosti a jedná se o přepravu domluvenou předem, zejm. pronájem luxusních vozidel na předem pořádané akce. Žalobce však v daném případě provedl zcela jiný charakter přepravy.
44. Žalovaný v napadeném rozhodnutí dále uvádí, že předmětná přeprava byla poskytnuta formou klasické taxislužby, neboť žádná písemná smlouva uzavřená předem nebyla předložena, a nelze za ni považovat ani fakturu, ani dokument nazvaný „*Tvoje ranní cesta s Uberem dne čtvrtek*“. Skutečnost, že je vozidlo evidováno dopravním úřadem jako vozidlo bez taxametru, neopravňuje žalobce k využití výjimky z označení a vybavení vozidla. Dále zde žalovaný odkázal na nálezy Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 4072/17 ze dne 5. 11. 2018, s tím, že v případě činnosti žalobce se jednalo o klasickou taxislužbu. Žalobcem poukazované Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky, uzavřené mezi společnostmi Uber a Hl. m. Prahou a Českou republikou nemůže být stavěno na roveň právních předpisů stanovujících právní rámec pro podnikání v oblasti taxislužby.
45. Co se týká předvídatelnosti sankce, společnost Uber funguje na českém trhu od druhé poloviny roku 2014 a od samého počátku byla upozorňována na to, že její jednání není v souladu s právními předpisy ČR. Ohledně přiměřenosti pokuty žalovaný uvádí, že při ukládání pokuty byly dodrženy obecné zásady správního práva. Dopravce byl vyzván k doložení osobních a majetkových poměrů, což neučinil. S odkazem na usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133 žalovaný uvádí, že pokuta nesmí být likvidační a je především na účastníku řízení, aby poskytl správnímu orgánu údaje o svých osobních a majetkových poměrech.
46. O snížení pokuty z částky 100 000 Kč na částku 80 000 Kč rozhodl odvolací správní orgán z důvodu, že pokuta v nové výši lépe odpovídá okolnostem daného případu. Při jejím uložení bylo přihlédnuto k době spáchání přestupků a ke skutečnosti, že dopravce nebyl za obdobné jednání dosud trestán. Bylo přihlédnuto tomu, že dopravce zcela nerezignoval na dodržování zákona o silniční dopravě, neboť byl držitelem příslušného živnostenského oprávnění, oprávnění řidiče taxislužby a osvědčení o vykonání zkoušky ze znalosti místopisu. Přepravu žalobce provedl vozidlem evidovaným dopravním úřadem. Nebylo však zjištěno uzavření smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě podmiňující

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

uplatnění výjimky z označení a vybavení vozidla. Stejně jako správní orgán prvního stupně žalovaný hodnotí jako nejzávažnější přestupek nezajištění, aby bylo vozidlo vybaveno taxametrem, s čímž je následně spojena absence jeho obsluhy a splnění navazujících povinností, např. pořízení záznamu o přepravě či vydání dokladu o přepravě na žádost cestujícímu, čímž nebyly zajištěny archivační povinnosti a byly porušeny povinnosti dopravce vůči kontrolním orgánům. Jako přitěžující okolnost bylo hodnoceno nezajištění, aby bylo vozidlo označeno jako vozidlo taxislužby, čímž došlo k narušení podnikatelského prostředí. Za tyto přestupky bylo možné uložit sankci do výše 350 000 Kč, resp. při případném využití asperační zásady podle § 41 odst. 2 zákona o přestupcích až do výše 490 000 Kč. Pokuta ve výši 80 000 Kč je s ohledem na okolnosti daného případu odpovídající.

47. Pokud se žalobce ohání rozhodnutími v jiných věcech jiných dopravců, je třeba uvést, že je třeba vždy každý případ hodnotit individuálně. Snížením pokuty pak žalovaný prokázal, že nehodnotí všechny případy paušálně. Pokuta byla uložena v takové výši, aby měla dostatečně preventivní účinek, a to s odkazem na rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 16. 11. 2004, sp. zn. 10 Ca 250/2003 a usnesení NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133. Žalobce má dále možnost požádat o rozložení pokuty na splátky podle daňového řádu. Uložená pokuta bude pro žalobce citelná, avšak byla uložena za porušení zákona o silniční dopravě poškozující spotřebitele, trh i komplikující kontrolu.
48. Žalovaný dále změnil výrok o lhůtě pro náhradu nákladů řízení tak, aby odpovídala znění § 46 odst. 2 zákona o přestupcích, kde je stanovena splatnost pokuty 30 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, pokud správní orgán nestanoví lhůtu jinou, přičemž dopravní úřad odlišnou lhůtu nezdůvodnil.
49. Obsahem správního spisu je dále rozhodnutí odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1367945/2018 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), kde jsou podrobněji rozvedeny závěry ohledně nenaplnění podmínek pro použití výjimky podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, s nimiž se žalovaný v napadeném rozhodnutí ztotožnil, a závěry odůvodňující uloženou pokutu ve výši 100 000 Kč.
50. Dále správní spis obsahuje Protokol o kontrole č. T/20171026/1/Ne, vyhotovený dne 10. 11. 2017, Sdělení Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 13. 11. 2017 žalobci k seznámení se s protokolem o kontrole, námitky žalobce proti protokolu o kontrole ze dne 28. 11. 2017, Oznámení o zahájení řízení ve věci podezření z přestupku ze dne 16. 8. 2018, Oznámení o ukončení dokazování s poučením o možnosti vyjádřit se k podkladům před vydáním rozhodnutí ze dne 27. 8. 2018, Vyjádření žalobce před vydáním rozhodnutí ze dne 29. 8. 2018, CD s fotografiemi pořízenými při kontrole [fotografie předmětného vozidla, fotografie Průkazu řidiče taxislužby žalobce platného do 24. 1. 2022, fotografie výpisu z živnostenského rejstříku, fotografie Výpisu z Evidence vozidel taxislužby, fotografie Osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce řidiče taxislužby žalobce, „screenshot“ mapy týkající se předmětné cesty].

III.

Posouzení žaloby

51. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, a to v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán; přitom vycházel ze

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu [§ 75 odst. 1, 2 zák. č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)].

52. Soud vycházel z následující právní úpravy ve znění účinném ke dni rozhodování správního orgánu:
53. Podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě: *„Dopravce se dopustí přestupku tím, že nemá řádně označené vozidlo“.*
54. Podle § 21 odst. 3 písm. c) 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 viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně.“*
55. Podle § 21 odst. 3 písm. c) bod 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 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“.*
56. 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“.*
57. 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 měřicí sestavou taxametru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“).“*
58. Podle § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky: *„Za dva nebo více přestupků téhož pachatele projednaných ve společném řízení se uloží správní trest podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejpřísněji trestný. Jsou-li horní hranice sazeb pokut stejné, uloží se správní trest podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejzávažnější.“* Zde je vyjádřena zásada absorpční (pohlcovací).
59. Podle § 41 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky: *„Jsou-li společně projednávány dva nebo více přestupků, správní orgán může uložit pokutu ve vyšší sazbě, a to tak, že horní hranice sazby pokuty za přestupek nejpřísněji trestný se zvyšuje až o polovinu, nejvýše však do částky, která je součtem horních hranic sazeb pokut za jednotlivé společně projednávané přestupky.“* Ustanovení je vyjádřením zásady asperační (zostřující).
60. Podle § 81 zákona o odpovědnosti za přestupky: *„V řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku.“*
61. Podle § 46 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky: *„Pokutu lze uložit ve výši stanovené zákonem. Není-li výše pokuty zákonem stanovena, pokutu lze uložit ve výši nepřesahující částku 1 000 Kč.“*

62. Podle § 46 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky: „*Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o přestupku nabylo právní moci, pokud správní orgán nestanoví lhůtu jinou.*“
63. Podle § 35 odst. 6 písm. a) zákona o silniční dopravě: „*Za přestupek lze uložit pokutu do 70 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 [§ 35].*“
64. Podle § 35 odst. 6 písm. b) zákona o silniční dopravě: „*Za přestupek lze uložit pokutu do 350 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 nebo 5 [§ 35].*“
65. 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).*“
66. Podle § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě: „*V žádosti podle odstavce 1 [o zápis vozidla do evidence vozidel taxislužby] dopravce uvede typ a výrobní číslo taxametru a výrobní číslo paměťové jednotky taxametru, který bude ve vozidle při provozování taxislužby užíván, případně uvede, že vozidlo taxislužby nebude vybaveno taxametrem a tímto vozidlem bude poskytovat přepravu výhradně na základě předchozí písemné smlouvy podle § 21 odst. 4.*“
67. Žalobce předně namítá, že správní orgán nemůže považovat protokol o kontrole za pravdivý, aniž by provedl řádné dokazování, s tím, že nemůže rezignovat na výsledch kontrolující osoby, jinak je řízení nezákonné. K uvedenému lze odkázat na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. 4. 2021, č. j. 17 A 8/2019 – 62, ve kterém městský soud uvedl:

„37. Soud předně přistoupil k vypořádání námitek uplatněných pod prvním žalobním bodem, jimiž žalobce poukazoval na to, že správní orgány pochybily, pokud vyšly v předmětném řízení z obsahu protokolu o kontrole, aniž by přitom provedly výsledk kontrolující osoby. Předesílá, že se obdobnými námitkami v minulosti opakovaně zabýval, přičemž na dříve vyslovených závěrech setrává (z poslední doby srov. např. rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 5. 10. 2020, č. j. 10 A 190/2019 – 50, či ze dne 5. 10. 2020, č. j. 10 A 187/2019 – 51), neshledává důvodu se od nich jakkoli odchýlovat a vychází z nich i v posuzované věci.

38. 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.

39. 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 za přestupky ostatně výslovně předvídá, že v řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku.

40. Rovněž ze setrvalé judikatury Nejvyššího správního soudu (viz rozsudky ze dne 30. 5. 2008, čj. 4 As 21/2007 - 80, ze dne 13. 2. 2014, čj. 6 Ads 46/2013 - 35, publikovaný pod č. 3027/2014 Sb., ze dne 30. 10. 2015, čj. 5 Ads 92/2015 - 24, nebo ze dne 31. 7. 2019, čj. 6 As 29/2019 - 32) ostatně 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.

41. Žalovaný přitom žádný závěr o tom, že by snad kontrolní protokol nemohl být nijak zpochybněn, v napadeném rozhodnutí vůbec nevyslovil (žalovaný se k této otázce nevyjadřoval, neboť nebyla v odvolacím řízení ze strany žalobce namítána). 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.“

68. S těmito výše citovanými závěry se soud ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci odchýlit. K tomu lze odkázat na rozsudky zdejšího soudu ze dne 30. 8. 2021, č. j. 8 A 60/2019 – 37 a ze dne 16. 11. 2021, č. j. 8 A 69/2019 – 42. Soud tedy uzavírá, že průběh kontroly ve věci žalobce proběhl zcela zákonným způsobem a výsledky této kontroly zachycené v kontrolním protokolu byly plně použitelné v navazujícím přestupkovém řízení.
69. Soud neshledal důvodnou ani námitku žalobce, že správní orgány nesprávně posuzují jednání žalobce jako výkon „klasické“ taxislužby, když tento má vozidlo evidované jako vozidlo bez taxamtru a tedy požívá výjimky z označení vozidla. Soud se ztotožnil s názorem žalovaného, že při předmětné jízdě nedošlo k naplnění podmínek pro použití výjimky podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, neboť nedošlo k předchozímu uzavření požadované písemné smlouvy.
70. Lze konstatovat, že je nepochybné, že se žalobce uvedeného protiprávního jednání dopustil, což je podpořeno protokolem o kontrole i důkazy v podobě pořízených fotografií a dokumentů obsažených na CD, které je součástí správního spisu a které byly vyjmenovány výše. Je tedy zřejmé, že žalobce si byl vědom povahy vykonávané činnosti a její vazby na společnost Uber a činil tak vědomě za účelem dosažení zisku, pravděpodobně jako určitou formu „přivýdělků“ k „běžné taxikařině“.
71. Soud se rovněž ztotožnil s výkladem žalovaného, který ve vyjádření k žalobě uvádí, že: „*Evidence vozidla taxislužby má formu prohlášení, že dopravce bude taxislužbu provozovat určitým způsobem. Pokud dopravce při evidenci vozidla taxislužby ve smyslu § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě prohlásí, že bude poskytovat přepravy výhradně na základě předchozích písemných smluv, pak smí využívat zákonné výjimky z označení a vybavení vozidla taxametrem. Prohlášení dopravce ve smyslu § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě je svou povahou čestné prohlášení, které nemůže samo o sobě nijak zaručit, jaký typ*

přepravních služeb bude ve výsledku dopravce poskytovat. Pokud dopravce následně bude poskytovat anonymní pohotovostní přepravní služby typické pro „klasickou“ taxislužbu, aniž by předchozí písemné smlouvy se stanovenými náležitostmi skutečně uzavíral, textace § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě mu neumožňuje tuto výjimku využít bez ohledu na to, co o svém podnikání při evidenci vozidla prohlásil. Zákon o silniční dopravě není postaven tak, že by si dopravce mohl vybrat, zda bude taxislužbu provozovat za použití taxamtru nebo bez a zda své vozidlo označí střešní svítlnou nebo ne. Zákon o silniční dopravě v § 21 odst. 4 pouze umožňuje uplatnit výjimku z některých povinností za předpokladu existence předmětné smlouvy.“

72. Pokud tedy je předchozí písemná smlouva uzavřena, dopravce může využívat výjimky z označení a vybavení vozidla podle § 21 odst. 4 cit. zák., avšak pokud taková smlouva uzavřena není, dopravce takové výjimky využít nesmí a má povinnost provést přepravu jako „klasickou“ taxislužbu řádně označeným a vybaveným vozidlem bez ohledu na to, že vozidlo je evidováno jako vozidlo bez taxamtru. Uvedenému výkladu svědčí i znění § 21 odst. 5 zákona o silniční dopravě: *„Doprovce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nesmí stejným vozidlem souběžně nabízet nebo poskytovat přepravu na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4 a přepravu bez této smlouvy.“* Rovněž lze odkázat na znění § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě: *„V žádosti podle odstavce 1 [o zápis vozidla do evidence vozidel taxislužby] dopravce uvede typ a výrobní číslo taxamtru a výrobní číslo paměťové jednotky taxamtru, který bude ve vozidle při provozování taxislužby užíván, případně uvede, že vozidlo taxislužby nebude vybaveno taxamtrům a tímto vozidlem bude poskytovat přepravu výhradně na základě předchozí písemné smlouvy podle § 21 odst. 4.“*
73. Soud se ztotožňuje s názorem žalovaného, že žalobce si nemůže „vybírat“, zda vykoná jízdu jako „klasickou“ taxislužbu za použití taxamtru, či zda uzavře předchozí písemnou smlouvu a využije zákonné výjimky z některých povinností. Uvedené by představovalo obcházení zákona. Pokud tedy žalobce prohlásil, že bude používat vozidlo bez taxamtru, pak je povinen dostát požadavkům zákona a poskytovat přepravy výhradně na základě předchozích písemných smluv a předchozí uzavření takových písemných smluv řádně doložit. V daném případě však z dokazování provedeného správním orgánem, k němuž soud nemá výtek, vyplynulo, že žalobce vědomě spolupracoval se společností Uber a k žádnému uzavření zákonem požadované písemné smlouvy nedošlo. K tomu, že se žalobce uvedeného jednání dopustil ještě před rozsudkem NSS ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, se soud vyjadřuje níže. Nesprávné právní posouzení ze strany správních orgánů tedy soud neshledal.
74. K námitce žalobce, že přestupkové jednání bylo spácháno již dne 26. 10. 2017, tedy předtím, než byla známa judikatura NSS ze dne 31. 10. 2017, tj. rozsudek č. j. 9 As 291/2016-136, lze uvést, že v tomto rozsudku bylo vyjádřeno, že *„při aplikaci práva je třeba vycházet z aktuálního právního rámce a konkrétní situaci hodnotit jeho optikou, nikoli naopak“*, s tím, že *„pro posouzení jeho [žalobcovy] odpovědnosti za přestupek je podstatná aktuální podoba právní úpravy, nikoli představy o tom, jaká by měla být“*. Není tedy rozhodné, zda již byla známa judikatura týkající se provozování přepravy přes aplikaci Uber. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění správního orgánu prvního stupně týkající se projednávané věci. Podle názoru soudu tato zjištění správní orgán učinil správně a správně je podřadil pod konkrétní skutkové podstaty přestupků.
75. Dále je třeba též zmínit, že na rozdíl od právních předpisů judikatura může být aplikována, ba dokonce se zcela běžně aplikuje, zpětně (tzv. *incidentní retrospektivita*). Jak uvádí např.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

rozsudek NSS ze dne 10. 2. 2016, č. j. 6 Afs 15/2015 – 31: „Otázkou aplikace právního názoru, na jehož základě dochází ke změně dosavadní judikatury, na další případy, se Nejvyšší správní soud zabýval v rozsudku ze dne 13. 2. 2014, č. j. 9 Afs 72/2012 – 76, v němž uvedl, že „pro oblast soudního rozhodování platí, že nalézání práva je zásadně pouze výkladem a zpřesňováním stávající právní úpravy. Z povahy věci tak plyne, že soudní rozhodnutí působí zpětně, neboť se zpravidla vyjadřuje k jednání v minulosti a k tomuto minulému jednání provádí výklad zákona, který platí od jeho přijetí. Ke změně judikatury dochází v situacích, kdy je soud přesvědčen o tom, že předchozí judikatura byla založena na nesprávném výkladu práva. Nový, správný výklad se až na výjimky uplatní bezprostředně na souzený případ, v němž ke změně dosavadního právního názoru došlo, již probíhající případy, a také na všechny budoucí případy, jež mají skutkový základ v minulosti (tzv. incidentní retrospektivita). Zároveň však platí, že samotná změna judikatury není důvodem pro použití mimořádných opravných prostředků proti pravomocným rozhodnutím, pokud jsou tyto podány jen z důvodu změny judikatury (srov. již rozhodnutí NSS ČSR sp. zn. 15043/37, publ. jako Boh. F 8766/37; nálezn ÚS ze dne 12. 12. 2013, sp. zn. III. ÚS 3221/11)“.

76. S ohledem na shora uvedené lze plně odkázat na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu, č. j. 9 As 291/2016-136, ze dne 31. 10. 2017, ve kterém bylo naznačeno, že činnost „Uberu“ není po právní stránce zcela v pořádku. Žalobce si musel být vědom, že se dopouští protiprávního jednání, které již bylo předmětem společenské diskuze v tuzemsku i v zahraničí. Odkazy žalobce na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 7 Cmo 185/2017-507 a ze dne 24. 10. 2017, č. j. 7 Cmo 180/2017-168 tak nejsou relevantní. I sám NSS v rozsudku č. j. 9 As 291/2016-136 ze dne 31. 10. 2017 totiž uvedl, že: „Přeprava osob uskutečněná řidiči, kteří používají aplikaci UberPOP, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům.“ NSS dále v předmětném rozsudku uvedl, že: „[Městský soud] měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace UberPOP ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevypovídají. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění týkající se projednávané věci. Těžiště sporu mezi účastníky spočívalo v otázce, zda je výkonem práce řidiče taxislužby i jediné vykonání přepravy osob jinak odpovídající vymezení taxislužby podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě. Dále se přeli o to, zda žalobce vykonal přepravu za účelem zisku, a jakou to má pro věc relevanci. Vzhledem k tomu, že městský soud se těmito otázkami z důvodu svého nesprávného právního názoru nezabýval, bude potřebné, aby tak učinil v dalším řízení.“
77. První senát Městského soudu v Praze se v novém rozhodnutí, tj. v rozsudku č. j. 1 A 96/2015-123 ze dne 21. 7. 2020 s těmito otázkami vypořádal a osmý senát se nemá důvod od jeho závěrů odchýlit, ačkoliv o kasační stížnosti žalobce nebylo zatím rozhodnuto. V tomto rozsudku první senát zdejšího soudu dospěl k závěru, že „činnost žalobce, tedy vykonání osobní přepravy dne 21. 4. 2015 naplňovala definiční znaky taxislužby. Žalobce vykonával činnost bez příslušných oprávnění ve smyslu § 21c odst. 1 zákona o silniční dopravě, přičemž tímto jednáním byla bezesbýtku naplněna skutková podstata přestupku dle § 34e odst. 1 zákona o silniční dopravě.“, s tím, že: „Soud je přesvědčen, že výklad daného ustanovení nejen z hlediska gramatického, ale i z hlediska smyslu a účelu zákona dává jasnou odpověď na to, zda je možné postihnout žalobce byt jen za jediný výkon osobní přepravy bez oprávnění řidiče taxislužby.“

78. K námitce, že došlo k porušení zásady *ne bis in idem*, lze uvést, že soud tuto námitku důvodnou neshledal. Zájmy chráněné zákonem o silniční dopravě a zákonem o cenách jsou rozdílné, jsou proto také hájeny dvěma různými právními předpisy. Rovněž odvolací správní orgány jsou různé (Ministerstvo dopravy a Ministerstvo financí). Není tedy rozhodné, zda správní orgán měl či neměl možnost zjistit, jak uvádí žalobce, zda probíhá řízení i ohledně přestupku podle zákona o cenách, a není ani relevantní, že v prvním stupni rozhoduje shodný správní orgán, tj. Odbor dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy.
79. V nyní projednávané věci byl žalobce poškozen za to, že nezajistil, aby při poskytování předmětné přepravy bylo dané vozidlo viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a aby bylo vozidlo viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle a dále, aby bylo vozidlo vybaveno měřicí sestavou taxamtru podle zákona o metrologii. Z rozhodnutí Odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1377183/2018, které žalobce založil do spisu, vyplývá, že žalobce byl uznán vinným z přestupku podle § 16 odst. 1 písm. b) zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, když dne 26. 10. 2017 nedodržel při prodeji úředně stanovenou cenu a účtoval za poskytnutí taxislužby (totožným vozidlem na totožné trase, jako v nyní projednávané věci) za vzdálenost 5,5 km částku 286,61 Kč, přestože podle § 5 odst. 2 zák. o cenách, v návaznosti na nařízení č. 20/2006 Sb. HMP, o maximálních cenách osobní taxislužby, byl oprávněn účtovat částku v maximální výši 224 Kč, a to při použití sazby s maximálními dílčími položkami, a dále přestupku podle § 16 odst. 1 písm. h) zák. o cenách, kdy porušil povinnost při označování zboží cenami dle § 13 odst. 2 písm. a) zák. o cenách, neboť při provozování taxislužby neoznačil vozidlo taxislužby cenou, kterou uplatňoval v okamžiku nabídky a vztaženou k prodávanému jednotkovému množství zboží a určeným podmínkám. Za tyto přestupky mu byla stanovena pokuta ve výši 50 000 Kč.
80. K uvedenému lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44, na který odkazuje i sám žalobce: „*I pro správní trestání platí zásada ne bis in idem, podle níž nikdo nemůže být dvakrát potrestán pro stejný skutek. Předpokladem jejího uplatnění je, aby se jednalo o stejný skutek, tj. aby byla dána totožnost skutku. Jde však o dva různé skutky a dva odlišné správní delikty, pokud provozovatel taxislužby jednak účtuje vyšší než povolenou cenu (následkem je porušení zájmu na poskytování taxislužeb v souladu s cenovými předpisy) a jednak nevydá cestujícímu doklad o zaplacení jízdného jako výstupu z tiskárny taxamtru, doplněný o údaje uvedené v § 15 odst. 2 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě (následkem je porušení zájmu na transparentní kontrole služeb).*“
81. Soud naproti žalobci z uvedeného rozsudku vyvozuje zcela jiné závěry. Je zřejmé, že uvedené přestupky mohl žalobce spáchat nezávisle na sobě, tzn., že i pokud by žalobce měl vozidlo řádně označeno střešní svítlnou a jménem a příjmením a vybaveno měřicí sestavou taxamtru, mohl přesto porušit zákon o cenách účtováním nesprávné ceny a být tedy poškozen za porušení zákona o cenách. K tomu lze z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44, uvést: „*Skutkem je určitá událost ve vnějším světě záležející v jednání člověka, která - v kontextu správního trestání - může mít znaky jednoho správního deliktu, dvou či i více správních deliktů (tzv. jednočinný souběh), nebo nemusí vykazovat znaky žádného správního deliktu. Podstata skutku tedy spočívá v jednání. Rámec aktů zahrnutých do jednání je vymezen následkem, jehož je jednání příčinou. Následek, který je znakem správního deliktu, spojuje jednotlivé akty do jednoho skutku a zároveň umožňuje dělit*

chování člověka na různé skutky. (Z trestněprávní literatury srov. Novotný, O. a kol.: Trestní právo hmotné. I. Obecná část. Praha 1997, str. 182 - 183; Šámal, F. a kol.: Trestní řád. Komentář. II. díl. 4. vydání, C. H. Beck, Praha, str. 1410 a násl.). V souzené věci však nešlo ani o jednočinný souběh (tedy naplnění skutkových podstat několika správních deliktů jedním skutkem), nýbrž o dva skutky a dva správní delikty: první skutek spočíval v účtování vyšší než povolené ceny a jeho následkem bylo porušení zájmu na poskytování taxislužeb v souladu s cenovými předpisy, druhý skutek spočíval v nevydání dokladu o zaplacení jízdného jako výstupu z tiskárny taxamtru, doplněného o údaje uvedené v § 15 odst. 2 prováděcí vyhlášky, a jeho následkem bylo porušení zájmu na transparentní kontrole služeb, které žalobce poskytuje cestujícím. Jedná se tedy o dvě odlišná jednání s dvěma odlišnými následky, a proto i o dva správní delikty: první je deliktem podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, druhý podle zákona o silniční dopravě. Tomuto závěru ostatně nasvědčuje i to, že žalobce by byl za nevydání dokladu z taxamtru postižen i tehdy, pokud by jízda nebyla předražena (a naopak: pokud by došlo pouze k předražení jízdného, přičemž požadovaný doklad by měl všechny náležitosti, byl by žalobce potrestán pouze za cenový delikt). Z uvedeného je patrné, že žalobce byl potrestán za dva odlišné skutky. O porušení zákazu dvojího trestání za tentýž skutek by mohlo jít jedině tehdy, pokud by žalobce byl dvakrát postižen pro nevydání dokladu z taxamtru s předepsanými náležitostmi, nebo mu byla dvakrát uložena pokuta za účtování vyšší než povolené ceny. To se však v daném případě nestalo, a proto soud neshledal tento žalobní bod důvodným.“ Rovněž v projednávané věci žalobce se jedná o dva odlišné skutky a o dva přestupky, kdy napadeným rozhodnutím ve spojení s prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce sankcionován za porušení ustanovení zákona o silniční dopravě, zatímco rozhodnutím Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend, ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1377183/2018, byl žalobce postižen za porušení cenových předpisů, kde navíc měl žalobce možnost se odvolat k Ministerstvu financí.

82. Další námitky se týkaly uloženého trestu, když podle názoru žalobce je sankce nezákonná, nepřiměřená a likvidační.
83. Ohledně námitky žalobce, že je nutné, aby výše sankcí odpovídaly skutkově shodným případům s tím, že žalovaný nikterak neuvádí (alespoň příkladmo spisovými značkami), o jaké skutkově shodné jiné případy se při jeho úvaze jednalo, lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 28. 5. 2021, č. j. 2 As 257/2020-37, kde tento uvádí, že: „Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ani zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, však nestanoví správním orgánům povinnost v odůvodnění konkrétně identifikovat podobná rozhodnutí, z nichž při rozhodování vychází. Skutkově či právně obdobné případy mohou správní orgány pro posílení přesvědčivosti v odůvodnění specifikovat, pokud tak však učiní, nemá to vliv na zákonnost nebo přezkoumatelnost rozhodnutí. Požadavek na rovný přístup k jednotlivým případům a ochranu legitimního očekávání mohou správní orgány naplnit, aniž by odkazovaly na svá konkrétní dřívější rozhodnutí.“
84. V souladu se závěry shora citovaného rozsudku NSS č. j. 2 As 257/2020-37, měl žalobce doložit, že správní orgány v rozhodné době v typově srovnatelných věcech rozhodovaly odlišným způsobem, a tedy, že napadené rozhodnutí bylo excesem (s odkazem na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 2. 2014, č. j. 4 Ads 118/2013 - 33, nebo ze dne 22. 12. 2020, č. j. 8 Azs 191/2020 - 51). NSS dále v rozsudku č. j. 2 As 257/2020-37, dodává, že „existence ustálené správní praxe je skutkovou otázkou, kterou je potřeba před

správními soudy dokazovat (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 6 Ads 88/2006 - 132, č. 1915/2009 Sb. NSS).“

85. Podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu správní praxe sama o sobě nepředstavuje právní rámec pro ukládání pokut (kritérium pro ukládání trestu), ale její význam spočívá v tom, že představuje významné vodítko bránící neodůvodněným excesům při správním trestání, nikoli překážku pro jakékoli změny a rozdíly stanovování výše pokut v jednotlivých případech (srov. rozsudky ze dne 31. 3. 2010 č. j. 1 Afs 58/2009-541, ze dne 4. 7. 2012 č. j. 6 Ads 129/2011-119, či ze dne 30. 10. 2014 č. j. 10 As 155/2014-33). Pokud nadto správní orgán dostatečně podrobně zdůvodní výši ukládané pokuty, není již povinen své závěry o výši sankce doplnit o specifikaci jiných skutkově shodných případů např. prostřednictvím uvedení spisových značek konkrétních řízení, jež se skutkově podobají, aby ilustroval, že uložená pokuta je přiměřená a nevybočuje ze správní praxe. Soud proto neshledal důvodným provést důkaz řadou rozhodnutí žalovaného za obdobné skutky ve stejném období, resp. v průběhu let 2017-2018.
86. K námitce žalobce, že není zřejmé, co vedlo žalovaného ke snížení pokuty na částku 80 000 Kč, a zda žalovaný postupoval podle odstavce 1 či 2 ustanovení § 41 zákona o odpovědnosti za přestupky, lze uvést, že podle názoru soudu žalovaný svůj postup zdůvodnil dostatečně. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvádí, že pokuta ve snížené výši lépe odpovídá okolnostem daného případu. Při uložení výše pokuty bylo přihlédnuto k době spáchání přestupků a ke skutečnosti, že dopravce nebyl za obdobné jednání dosud trestán, a dále k tomu, že žalobce zcela nerezignoval na dodržování zákona o silniční dopravě, neboť byl držitelem příslušného živnostenského oprávnění, oprávnění řidiče taxislužby a osvědčení o vykonání zkoušky ze znalosti místopisu, a přepravu provedl vozidlem evidovaným dopravním úřadem. Žalovaný dále uvádí, že se ztotožnil se závěry MHMP, kdy nejzávažnějším byl shledán přestupek spočívající v nezajištění, aby bylo vozidlo vybaveno taxametrem. Jako přítěžující okolnost byla hodnocena absence označení vozidla jako vozidla taxislužby. Žalovaný dále výslovně uvádí, že „za přestupky spáchané tímto jednáním by bylo podle zákona o silniční dopravě možné dopravci uložit sankci do výše 350 000 Kč, respektive při **případném** využití asperační zásady dle § 41 odst. 2 zákona o přestupcích až do výše 490 000 Kč.“ Z uvedeného tedy vyplývá, že pokuta byla uložena podle § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky, žalovaný toliko zmínil maximální výši sazby při **možném** využití asperační zásady (srov. „při **případném** využití“).
87. K námitce žalobce, že s odkazem na citaci z jiného rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 7. 2019, č. j. 88/2019-190-TAXI/3, žalovaný hodnotí činnost dopravců, a tedy i žalobce, vykonávanou prostřednictvím aplikace Uber, jako činnost organizované skupiny, a že ačkoliv v napadeném rozhodnutí taková úvaha rozvedena není, přispívají takové úvahy k nezákonnosti rozhodnutí, lze uvést, že soud ani v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, ani v napadeném rozhodnutí žádné takové úvahy nezaznamenal. Pokud byly uvedeny v jiné věci jiného dopravce, nemá to pro řízení v této věci žádnou relevanci a na rozhodnutí soudu v této konkrétní věci žalobce to nemá žádný vliv. Pokud žalobce dovozuje, že žalovaný smýšlí obecně o všech dopravcích působících přes aplikaci Uber jako o členech organizované skupiny, jsou tyto úvahy čistě spekulativní.
88. Žalobce dále namítal, že není možné, aby bylo jako přítěžující okolnost hodnoceno „nezajištění, aby bylo vozidlo označeno jako vozidlo taxislužby“ (str. 8/9 napadeného rozhodnutí), když toto je podstatou skutkové podstaty. Lze uvést, že § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě uvádí, že „dopravce se dopustí přestupku tím, že nemá řádně

označené vozidlo“, což je dále konkretizováno v § 21, kde jsou uvedeny podmínky provozování taxislužby. V ust. § 21 odst. 3 písm. c) bod 1. a 2. cit. zák. je požadováno, aby dopravce měl vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou a jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle. Žalovaný v napadeném rozhodnutí výslovně uvádí, že nejzávažnějším přestupkem je přestupek podle § 35 odst. 2 písm. n) ve spojení s § 21 odst. 3 písm. d) bod 1. zákona o silniční dopravě, tedy absence taxamtru ve vozidle. Výčet přitěžujících okolností v § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky je pak pouze demonstrativní. Soud nedospěl k závěru, že by zde došlo k faktickému porušení zákazu dvojího přičítání, spíše snad k nepřesnému vyjádření. Trest byl uložen podle přestupku, který je nejpřísněji trestný, a to v zákonných mezích ve smyslu ustanovení § 35 odst. 6 písm. b) zákona o silniční dopravě a § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky.

89. Stran námitky o likvidační výši pokuty a absenci posouzení osobních a majetkových poměrů žalobce lze odkázat na závěry obsažené v usnesení rozšířeného senátu ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008 – 133, publ. pod č. 2092/2010 Sb. NSS, podle něhož je „*správní orgán ukládající pokutu za jiný správní delikt povinen přihlédnout k osobním a majetkovým poměrům pachatele tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter, a to i v případech, kdy příslušný zákon osobní a majetkové poměry pachatele v taxativním výčtu hledisek rozhodných pro určení výše pokuty neuvádí*“. Při zjišťování osobních a majetkových poměrů má tedy správní orgán vycházet z informací, které vyplynuly v průběhu řízení, či které byly poskytnuty samotným účastníkem řízení. Pokud se správnímu orgánu takových podkladů nedostává, výši pokuty stanoví odhadem. K tomu se ve shora citovaném usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133 v bodě 38 uvádí: „*Bude tedy záležet především na účastníku řízení, zda projeví svůj zájem na tom, aby uložená pokuta pro něj neměla likvidační důsledky, tím, že správnímu orgánu poskytne základní údaje o svých osobních a majetkových poměrech a tyto také věrohodným způsobem doloží či umožní správnímu orgánu, aby ověřil jejich pravdivost např. tím, že zbaví pro tento účel výše zmíněné orgány veřejné moci mlčenlivosti. Pokud tak účastník řízení neučiní a naopak odmítne poskytnout správnímu orgánu v tomto ohledu dostatečnou součinnost, bude správní orgán oprávněn vyjít pouze z údajů, které vyplynuly z dosavadního průběhu správního řízení a které si správní orgán může zjistit bez součinnosti s účastníkem řízení (vedle katastru nemovitostí např. z obchodního rejstříku, pokud jde o subjekty v něm zapsané, nebo z výpovědí svědků znalých osobních a majetkových poměrů účastníka řízení). Nepovede-li tento postup k přesnému výsledku, může si správní orgán takto učinit také jen základní představu o příjmech a majetku účastníka řízení, a to i na základě odhadu, tedy do určité míry obdobně, jako postupuje trestní soud podle výše zmíněného § 68 odst. 4 trestního zákoníku.*“ Nejvyšší správní soud rovněž v bodě 37 výše citovaného usnesení uvádí: „*Z uvedeného tedy vyplývá, že pravomoci správního orgánu ke zjišťování osobních a majetkových poměrů účastníka řízení o jiném správním deliktu jsou do určité míry omezené, byť se v obecné rovině podstatně neliší od pravomocí správního orgánu v řízení o přestupku a s výjimkou možnosti prolomení bankovního tajemství (viz § 8 trestního řádu) ani od pravomocí soudu v řízení trestním. Je tudíž třeba na jedné straně vycházet z toho, že povinnost správního orgánu zjistit veškeré rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, jemuž má být z moci úřední uložena povinnost (§ 50 odst. 3 správního řádu), se vztahuje i na zjišťování osobních a majetkových poměrů účastníka řízení, je-li to nezbytné pro stanovení výše pokuty za jiný správní delikt. Na straně druhé ovšem nelze opominout ani důkazní břemeno účastníka řízení, které i v řízení o jiném správním deliktu nese, pokud jde o prokázání jeho vlastních tvrzení (§ 52 správního řádu).*“

90. Žalobce tedy měl v průběhu správního řízení základní údaje o svých osobních a majetkových poměrech poskytnout a doložit a umožnit správnímu orgánu, aby je mohl ověřit. Součinnost účastníka řízení má rovněž vliv na posouzení možné likvidační povahy pokuty. Jak konstatuje žalovaný v napadeném rozhodnutí, žalobce na žádost dopravního úřadu nereagoval a neposkytl součinnost k prokázání svých osobních a majetkových poměrů, když o ně byl dopravním úřadem požádán, jak vyplývá i z Oznámení o zahájení řízení ze dne 16. 8. 2018. Žádné relevantní podklady nejsou ve správním spise založeny.
91. Lze rovněž uvést, že podle veřejně dostupných údajů z živnostenského rejstříku (na internetové adrese http://www.rzp.cz/cgi-bin/aps_cacheWEB.sh?VSS_SERV=ZVWSBJFND) má žalobce živnostenské oprávnění kromě koncesované živnosti Silniční motorová doprava - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče rovněž pro živnost Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí. Lze tedy předpokládat, že kromě činnosti pro společnost Uber Technologies Inc. (dále jen „Uber“) vykonává i jinou činnost s ohledem na jemu udělená živnostenská oprávnění. Ve vztahu k žalobci neprobíhá podle veřejně dostupných údajů z insolvenčního rejstříku (<https://isir.justice.cz/isir/common/index.do>) insolvenční řízení. Nic tedy nevypovídá o tom, že pokuta v uložené výši by pro něj mohla být likvidační.
92. S ohledem na shora uvedené soud považuje námitku žalobce týkající se likvidační výše pokuty za nedůvodnou. Likvidační charakter pokuty je totiž nutné zvažovat vždy s ohledem na konkrétní majetkové poměry pachatele. Pokud žalobce žádné informace ohledně svých osobních a majetkových poměrů neuvedl ani ve správní řízení ani ve správní žalobě, a pokud neuvádí ani žádné informace o svých majetkových poměrech, které by mohl správní orgán zjistit sám např. nahlédnutím do veřejných rejstříků, nemůže se likvidačního charakteru pokuty dovolávat a žalobní námitka je tak nedůvodná. Ze správního spisu nevyplývají žádné indicie, že by snad pokuta ve výši 80 000 Kč mohla být pro žalobce likvidační, ač soud nepochybně, že bude citelná. Bylo však na žalobci, aby správní orgány upozornil na to, že výši pokuty shledává likvidační a uvedl k tomu relevantní skutečnosti. Soud dodává, že nepovažuje odkaz žalobce na výši průměrného výdělku v segmentu řidičů osobních a malých dodávkových automobilů za relevantní, neboť ničeho nevypovídá o konkrétních majetkových poměrech žalobce.
93. Je třeba uvést, že jednotlivé případy porušení zákona o silniční dopravě mají být posuzovány individuálně. Pokuty, které byly uloženy jiným přestupcům, mohou být rozdílné s ohledem na čas spáchání, četnost přestupků či vzhledem k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. Nelze tak přisvědčit žalobci, pokud naznačuje, že napadené rozhodnutí je nezdůvodněné, nepřezkoumatelné a je z tohoto důvodu postaveno na libovůli žalovaného. Soud má za to, že správní orgán prvního stupně i žalovaný při zvažování výše pokuty vzali v potaz všechna relevantní kritéria a okolnosti konkrétního případu. Přihlédli k povaze a závažnosti správního deliktu (jeho společenské nebezpečnosti, resp. škodlivosti), k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem, kdy polehčujícími okolnostmi se zabýval žalovaný v napadeném rozhodnutí. Zde uvedl, že dopravce nebyl dosud trestán a zcela nerezignoval na dodržování zákona o silniční dopravě, neboť byl držitelem příslušného živnostenského oprávnění, oprávnění řidiče taxislužby a osvědčení o vykonání zkoušky znalosti místopisu, a přeprava byla provedena vozidlem evidovaným dopravním úřadem.

94. Soud se dále zabýval návrhem žalobce na moderaci sankce. Podle ustanovení § 78 odst. 2 s. ř. s.: „Rozhoduje-li soud o žalobě proti rozhodnutí, jímž správní orgán uložil trest za správní delikt, může soud, nejsou-li důvody pro zrušení rozhodnutí podle odstavce 1, ale trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši, upustit od něj nebo jej snížit v mezích zákonem dovolených, lze-li takové rozhodnutí učinit na základě skutkového stavu, z něhož vyšel správní orgán, a který soud případně vlastním dokazováním v nikoli zásadních směrech doplnil, a navrhl-li takový postup žalobce v žalobě.“
95. Soud má za to, že s přihlédnutím ke všem okolnostem případu, zejména ke společenské škodlivosti daného jednání, je třeba uloženou pokutu pokládat za zjevně nepřiměřenou. Soud si je vědom judikatury, podle které „pro zásah do správního uvážení soudem nepostačí běžná nepřiměřenost, ale je nutné, aby nepřiměřenost dosáhla kvalitativně vyšší míry...“ (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012 – 36, publ. pod č. 2671/2012 Sb. NSS). Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23 (publ. pod č. 2672/2012 Sb. NSS), dále plyne, že: „II. Smyslem a účelem moderace (§ 78 odst. 2 s. ř. s.) 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. V případě sankcí z obecných hledisek méně závažných (zde pokuty ve výši 10 000 Kč) proto bude moderace sankce zpravidla vzácnější než v případě sankcí výrazných.“
96. Soud k závěru o neadekvátnosti a nespravedlnosti sankce dospěl při porovnání s jinými pokutami, které byly žalovaným ukládány za podle soudu mnohem závažnější a společensky škodlivější jednání. Soudu jsou z jeho úřední činnosti známa rozhodnutí žalovaného (srov. rozsudky zdejšího soudu ze dne 18. 2. 2020, č. j. 8 A 181/2016-48, ze dne 11. listopadu 2021 č. j. 8 A 185/2018-54, ze dne 27. 10. 2021, č. j. 18 A 57/2020-62, všechny publikované na stránkách NSS), kdy např. rozhodnutím žalovaného ze dne 2. 8. 2016, č. j. 33/2016-190-TAXI/3, byla uložena pokuta ve výši 80 000 Kč řidiči taxi, který účtoval a inkasoval v roce 2016 částku 500 Kč místo zaznamenané hodnoty přepravy ve výši 50 Kč, a to za situace, kdy bylo jednání dopravce hodnoceno jako vysoce závažný správní delikt, za které mu může být uložena pokuta až do výše 500 000 Kč. Dále např. rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 10. 2018, č. j. 79/2018-190-TAXI/7, kterým byla uložena pokuta 100 000 Kč taxikáři, který v roce 2017 neobsluhoval taxametr požadovaným způsobem, což mělo za následek, že taxametr na konci přepravy zaznamenal hodnotu 118 Kč, nicméně zákazníkům naučtoval za tuto přepravu částku 400 Kč. Konečně lze uvést např. rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 7. 2020, č. j. 51/2017-190-TAXI/7, kterým byla uložena pokuta 70 000 Kč taxikáři, který v roce 2016 nezajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy, neboť do paměťové jednotky taxametru byla zaznamenána délka přepravy 2.6 km a částka jízdného 39 Kč, ačkoli skutečná délka přepravy byla 2.2 km a cena za přepravu činila 390 Kč.
97. Jednání řidiče taxi, popsané výše, který účtoval místo 50 Kč částku 500 Kč, za něž mu byla rozhodnutím žalovaného ze dne 2. 8. 2016, č. j. 33/2016-190-TAXI/3, uložena pokuta ve výši 80 000 Kč, soud považuje z pohledu společenské škodlivosti jednání i s ohledem na vznik skutečné škody spotřebitelům za mnohem závažnější, než jednání žalobce v nyní posuzované věci. Absence střešní svítilny s nápisem TAXI, jména a příjmení dopravce a taxametru podle názoru soudu spotřebitele nijak nepoškozovalo. I z tohoto důvodu proto soud shledává pokutu uloženou žalobci za nepřiměřeně vysokou. Podle názoru soudu šlo

v případě žalobce o přestupky v podstatě čistě „administrativního rázu“, které spotřebitele nikterak nepoškodili, a fakticky došlo pouze k narušení daného soutěžního prostředí. Taxikáři, kteří prakticky „okrádali“ své klienty, dostali pokutu nižší. Uvedené soud konstatuje i s vědomím toho, že rozhodnutím MHMP ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1377183/2018 byl žalobce pokutován za přestupek proti zákonu o cenách, kdy účtoval místo maximálního jízdného 224 Kč částku 286,61 Kč. Tento rozdíl v ceně (62,61 Kč) však rozhodně nedosahuje intenzity a společenské škodlivosti jednání popsaného výše, kde bylo účtováno o 450 Kč více.

98. Lze rovněž uvést, že žalobce byl v době spáchání přestupku držitelem platného Osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce řidiče taxislužby a Průkazu řidiče taxislužby (platného do 24. 1. 2022), jak vyplývá z fotografií těchto dokumentů na CD, které je součástí správního spisu, což je důkazem, že žalobce splňoval všechny požadované podmínky pro výkon povolání taxikáře v době spáchání skutku. Jednáním žalobce tedy nemohlo dojít k porušení veřejného zájmu na ochraně cestujícího ani bezpečnosti silničního provozu, když žalobce si jako profesionální taxikář musel být vědom všech svých povinností vůči cestujícím i ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, což snižuje i společenskou škodlivost jeho jednání. To ostatně uvádí i žalovaný v napadeném rozhodnutí.
99. Zdejší soud proto podle § 78 odst. 2 s. ř. s. přistoupil k navrhované moderaci a pokutu snížil na částku 50 000 Kč, která podle soudu představuje adekvátní výši uložené pokuty, a to s přihlédnutím ke všem skutečnostem, ke kterým přihlédl i žalovaný.
100. Ohledně námítky žalobce stran nepřiměřené délky řízení a jejího nezohlednění při stanovení výše sankce lze odkázat na závěry NSS, který v tomto směru v minulosti potvrdil, že ani nepřiměřená délka řízení sama o sobě nezakládá povinnost správního orgánu zmírnit z tohoto důvodu ukládanou sankci. Lze poukázat např. na závěry, vyslovené v rozsudku NSS ze dne 16. 5. 2019, č. j. 9 As 56/2019-28, podle nichž *„Nejvyšší správní soud se s hodnocením krajského soudu ztotožňuje a dále doplňuje, že přestupkové řízení je skutečně z pohledu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) řízením o trestním obvinění, nicméně z judikatury ESLP neplyne výslovný požadavek, aby smluvní státy v trestních řízeních „kompenzovaly“ nepřiměřenou délku řízení zmírněním trestu nebo dokonce zastavením řízení. „Ačkoliv tato možnost v některých státech existuje (Švýcarsko, Nizozemsko, Belgie, Lucembursko, Německo nebo Norsko), Soud z článku 6 Úmluvy nikdy nevyvodil právo jednotlivce na zmírnění trestu nebo zastavení řízení. Z judikatury ESLP, ani jeho předchůdce Komise, tudíž pro státy nikterak nevyplývá povinnost tuto alternativu zvolit. Stát může zvolit tento způsob kompenzace dobrovolně, zásadně se tím však nezabývá případné odpovědnosti za porušení článku 6 Úmluvy.“ (srov. Pospíšil, I., Popovičová, L. Excesivní délka trestního řízení jako důvod pro jeho zastavení: prezidentská fikce a soudní realita. Státní zastupitelství, roč. 2013, č. 2, str. 10 – 17, a tam citovanou judikaturu). S ohledem na to, že tato forma „kompenzace“ neplyne přímo z práva na přiměřenou délku řízení, Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že tato forma „kompenzace“ porušení práva na přiměřenou délku řízení by musela být založena přímo na rozhodnutí zákonodárce, což učinil výslovně toliko pro ukládání trestů v trestním řízení.“* Městský soud se tak s těmito závěry plně ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich odchýlit.
101. Soud dále odkazuje na závěry NSS, vyjádřené v rozsudku č. j. 2 As 257/2020-37 ze dne 28. 5. 2021, který uvedl, že ačkoliv překročení pořádkových lhůt pro vydání rozhodnutí podle správního řádu představuje vadu správního řízení a tento postup nelze označit za správný,

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

bez dalšího nepůsobí nezákonnost rozhodnutí ve věci samé, a proto nemusí být ani automaticky zohledněn při stanovení výše pokuty. Lze uvést, že žalobce navíc žádnými zákonnými prostředky podle správního řádu, resp. s. ř. s., proti nečinnosti žalovaného nebrazil a žalovaný nepovažoval několikaměsíční průtahy (od vydání prvostupňové rozhodnutí do vydání napadeného rozhodnutí uplynul téměř rok) za relevantní okolnost pro určení výše trestu. Podle názoru městského soudu se tedy nejednalo o průtahy takové intenzity či rozsahu, které mohly či měly v přestupkovém řízení ovlivnit výši sankce.

102. Závěrem soud uvádí, že ačkoliv v žalobě (bod 1. žaloby) i napadeném rozhodnutí (v jeho záhlaví) došlo k nepřesnému označení prvostupňového rozhodnutí, z celého kontextu věci, výroku a odůvodnění napadeného rozhodnutí a správního spisu vyplývá, že rozhodnutím, vydaným dopravním úřadem v prvním stupni, je rozhodnutí ze dne 5. 9. 2018, č. j. MHMP 1367945/2018, a uvedené nepřesnosti soud považuje toliko za chyby v psaní. Z prvostupňového rozhodnutí ve spojení s napadeným rozhodnutím, kde je prvostupňové rozhodnutí ve výroku a dále v odůvodnění již označeno správně, nepochybně vyplývá, koho a čeho se uvedené rozhodnutí týká, kdy je situace žalobce popsána nezaměnitelně s jinou. Ačkoliv by tedy vhodným postupem bylo provedení opravy prvostupňového rozhodnutí postupem podle § 70 zák. č. 500/2004 Sb., správního řádu, tato vada sama o sobě nezákonnost rozhodnutí nepůsobí.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

103. Soud neshledal ani jednu z žalobcem vznesených žalobních námitek za důvodnou, avšak s ohledem na zjevně nepřiměřenou výši pokuty tuto postupem podle § 78 odst. 2 s. ř. s. snížil na částku 50 000 Kč.
104. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož: *„Nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Měl-li úspěch jen částečný, přizná mu soud právo na náhradu poměrné části nákladů.“* Soud konstatuje, že neshledal důvodnou žádnou z žalobcem uváděných žalobních námitek, na druhou stranu považoval žalovaným uloženou pokutu za nepřiměřeně vysokou, a proto ji snížil. Soud tedy dal za pravdu žalovanému v otázce viny žalobce, nikoliv však v otázce uloženého trestu. Jelikož tedy nelze jednoznačně určit, která ze stran řízení byla procesně úspěšnější a v jakém rozsahu, soud nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení žádnému z účastníků.

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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

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, 6. duben 2022

JUDr. Slavomír Novák v.r.

předseda senátu