



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyně JUDr. Naděždy Treschlové a JUDr. Hany Kadaňové ve věci žalobce: [redacted], místem podnikání [redacted], IČ: [redacted], zastoupen Mgr. Janem Boučkem, advokátem, se sídlem Opatovická 1659/4, Praha 1, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 12. 2019, č.j. 171/2019-190-TAXI/3,

takto:

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

Odůvodnění:

- [1] Žalobce se žalobou podanou u Městského soudu v Praze domáhal přezkoumání a zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 12. 2019, č.j. 171/2019-190-TAXI/3 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend ze dne 4. 12. 2018, č.j. MHMP 1970308/2018 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), jímž byla žalobci uložena pokuta ve výši 100.000 Kč podle ustanovení § 34 odst. 1 písm. a) a § 36 odst. 5 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), a to za skutky spočívající v tom, že žalobce v rozporu s ustanovením § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při poskytování přepravy formou taxislužby dne 27. 3. 2018 v čase 21:59 hod. v prostoru ul. [redacted], byl ve vozidle VW Golf, SPZ: [redacted], doklad o oprávnění k podnikání, čímž porušil ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) předmětného zákona; a že v rozporu s ustanovením § 21 odst. 1 písm. a) téhož zákona provozoval dne 27. 3. 2018 v čase od 21:50 do 21:59 hod.

taxislužbu vozidlem, které nebylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, čímž porušil ustanovení § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě.

- [2] Žalobce v prvním žalobním bodu (porušení řádného dokazování v řízení před správními orgány) namítal nezákonně provedený důkaz. Namítal, že v souladu se zákonem č. 255/2012 Sb., kontrolním řádem, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „kontrolní řád“), může provést kontrolu pouze kontrolní orgán, který rovněž zahajuje kontrolu. V řešeném případě však byla kontrola zahájena nástupem cestujících, tedy přízvanými osobami, které dále prováděly kontrolní úkony. K takovému postupu však nebyly oprávněny, neboť institut přízvaných osob míří zejména na odborníky či znalce, kteří mohou přispět k dosažení účelu kontroly. Nadto nebylo prokázáno, že byla účast přízvaných osob potřebná (účelná) k dosažení účelu kontroly. Provedená kontrola tak byla dle žalobce od počátku nezákonná, a proto nelze na jejích závěrech postavit správní rozhodnutí o prokázání viny a stanovit trestní sankci.
- [3] Dále v tomto žalobním bodu uvedl, že správní orgány vycházely z předpokladu, že kontrolní protokol je nadán presumpcí pravdivosti a správnosti. Protokol o kontrole však nelze považovat dle žalobce za pravdivý, aniž by správní orgán provedl ve správním řízení řádné dokazování. Konkrétně měl být proveden výslech kontrolující osoby, resp. přízvané osoby. Dokazování je třeba provést 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“).
- [4] Ve druhém žalobním bodu (nesprávné znění právní věty výroku) žalobce namítal, že z prvostupňového rozhodnutí není zřejmé, jakou povinnost měl žalobce porušit, když ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě hovoří v jednotlivých bodech o více různých dokladech, které mají být dle konkrétní situace a typu přepravy ve vozidle. Z právní věty výroku o vině rozhodnutí o přestupku musí být zřejmé, jaký přestupek a v jakých znacích považoval správní orgán porušení povinnosti za naplněné. Nelze se dle žalobce spokojit s tím, že by takové případné vysvětlení vycházelo z odůvodnění rozhodnutí. V důsledku této vady je pak prvostupňové rozhodnutí nesrozumitelné.
- [5] Ve třetím žalobním bodu (nesprávné posouzení spáchání přestupku) žalobce namítal, že měl při kontrole ve vozidle rozhodnutí č.j. P10-005336/2018, kterým mu byla udělena koncese pro předmět podnikání silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Žalobce tak namítal, že splnil podmínku zákona o silniční dopravě, aby zajistil ve vozidle doklad k oprávnění k podnikání nebo jeho kopii. Žalobce dále odkázal na ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 455/1991 Sb.“), ze kterého vyplývá, že za prokázání živnostenského oprávnění se považuje „*pravomocné rozhodnutí o udělení koncese*“. Materiálně tak lze dle žalobce připustit, že dokladem o oprávnění k podnikání dle zákona o silniční dopravě může být i rozhodnutí o udělení koncese. Namítal, že tento doklad splňuje jak účel, tak také pojem doklad o oprávnění k podnikání, protože kontrolor z něj zjistí, zda je žalobce držitelem „státního povolení“ k podnikání dle zákona o silniční dopravě. Žalovaný pak nadto opomenul při ukládání trestu přihlédnout k tomu, že identifikace žalobce nebyla při kontrole vůbec stížena.
- [6] Ve čtvrtém žalobním bodu (nezákonné ukládání sankcí) žalobce označil uloženou sankci za nezákonnou. V první řadě namítal, že žalovaný neuvádí příkladmo skutkově obdobné jiné

případy, z nichž by bylo možno usuzovat, že rozsah sankce je v souladu s dřívější rozhodovací praxí. Namítal, že rozhodování správních orgánů ve věcech týkajících se poskytnutých přeprav skrze aplikaci UBER je tak rozkolísané, že by bylo možné dovodit, že správní orgány nerozhodují o žalobci, ale rozhodují s ohledem na politické zadání ve věci používání aplikace UBER. Žalobce dále považoval za nepřipustné, že z napadeného rozhodnutí vyplývá (byť nevýslovně), že žalovaný uvažuje o činnosti dopravců poskytujících přepravy přes aplikaci UBER jako o organizované skupině tak, jak žalovaný učinil v jiných jeho rozhodnutích. Takové úvahy nelze dle žalobce v demokratickém právním státě akceptovat.

- [7] Dále žalobce upozornil na to, že v době přepravy mu byla známa judikatura, která byla v souladu s jeho úvahami, přičemž odkázal na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č.j. 7 Cmo 185/2017-507, jakož i usnesení téhož soudu ze dne 24. 10. 2017, č.j. 7 Cmo 180/2017-168 (dále též jen „usnesení vrchního soudu“), ze kterých vyplývá, že přeprava skrze aplikaci Uber není „klasickou“ taxislužbou. Tato rozhodnutí pak byla korigována až v listopadu 2018, tedy až po vytykání jednání žalobce. Dle žalobce tak měl žalovaný k této skutečnosti při posuzování společenského nebezpečnosti žalobcova jednání přihlédnout.
- [8] Podle žalobce není rovněž možné vyšší závažností a významem protiprávního jednání hodnotit nesplnění povinností, které jsou postižitelné pouze při provozování taxislužby evidovaným vozidlem. Jako přítěžující okolnost nelze považovat skutečnosti, které jsou postižitelné jinými skutkovými podstatami. Žalobce je dle rozhodnutí postihován za porušení dvou povinností, avšak ve skutečnosti je postihován i za porušení dalších zákonných ustanovení ve formě přítěžujících okolností. Byť řízení bylo vedeno s žalobcem pouze proto, že jeho vozidlo nebylo řádně vedeno v evidenci vozidel taxislužby a že nebyl ve vozidle doklad oprávnění k podnikání, ve skutečnosti je správními orgány postihován i za jiné jednání, jehož prokazováním se ve správním řízení tyto orgány nijak nezabývaly, a to, že jeho vozidlo nebylo řádně označeno (nápisem TAXI a jménem a příjmením dopravce) a vybaveno taxametrem. Takto nelze dle žalobce postupovat, jedná se o nepřipustné obcházení zákona. Žalobce rovněž nesouhlasí ani s úvahou, že vytykáním jednáním dochází k poškozování spotřebitelů, když je otázkou, zda spotřebitel chápe službu prostřednictvím aplikace UBER za jinou službu odlišnou od taxislužby, je-li obeznámen s tím, že takové vozidlo nebude označeno střešní svítilnou s nápisem TAXI.
- [9] Žalobce dále namítal, že mu byla uložena nepředvídatelná, nepřiměřená a také likvidační sankce. Namítal, že žalovaný nepřihlížel při stanovení výše pokuty k jeho majetkovým ani osobním poměrům. Výčet uvedený v ustanovení § 37 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) je pouze demonstrativní a je třeba vycházet ze zásady individualizace ukládaného trestu, přičemž hledisko poměrů pachatele má korigovat hledisko závažnosti přestupku a je tedy limitem přiměřenosti trestu. Žalobce upozornil na to, že při posuzování osobních a majetkových poměrů mimo korektiv likvidační pokuty správní orgány – v případě, že účastník odmítne doložit, případně nedoloží dostatečně své majetkové poměry – mají postupovat do určité míry obdobně, jako postupuje trestní soud podle ustanovení § 68 odst. 4 trestního zákoníku a jsou tedy povinny uvést řádné úvahy ohledně stanovení majetkových poměrů žalobce odhadem. Pokud žalovaný neprovede přezkoumatelný odhad osobních i majetkových poměrů žalobce, zatěžuje své rozhodnutí nepřezkoumatelností. Žalobce dále poukázal na průměrný výdělek v daném

podnikatelském segmentu řidičů osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři CZ-ISCO 8322 pro rok 2017, dle něhož je podle sdělení Ministerstva práce a sociálních věcí průměrný hrubý měsíční výdělek v tomto segmentu 22040 Kč s tím, že i z tohoto důvodu se měl žalovaný při svých úvahách o výši sankce a majetkových poměrech uvedeným údajem zabývat. Odkazy správních orgánů na některá rozhodnutí Nejvyššího správního soudu pak žalobce označil za nepřiléhavé, neboť správní orgány jsou povinny posuzovat domnělé přestupkové jednání individuálně.

- [10] Za nepřiléhavé pak žalobce považoval i úvahy o možnosti rozložení pokuty do splátek, protože taková možnost je fakultativní a závisí na rozhodnutí správce daně. Žalovaný dle žalobce mohl uložit pokuty ve splátkách v dané věci, čímž by zmírnil její dopady na žalobce. Správní orgány nadto dle žalobce pochybily, když nepromítly nepřiměřenou délku správního řízení (více než 20 měsíců) do výše ukládané pokuty.
- [11] Žalobce proto žádal, aby soud žalobou napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, případně aby změnil výši uložené sankce.
- [12] Žalovaný v písemném vyjádření k podané žalobě navrhoval její zamítnutí. K námitce nezákonného provedení kontroly z důvodu realizace kontrolní jízdy tzv. přizvanými osobami žalovaný odkázal na četnou judikaturu Nejvyššího správního soudu, který v obdobných případech neshledal porušení kontrolní řádu. Nejvyšší správní soud se opakovaně ve svých rozhodnutích vyjádřil i k otázce legitimity přizvání fyzické osoby k provedení kontrolní jízdy. Zároveň žalovaný zdůraznil, že nezákonnost kontroly žalobce napadá až v podané žalobě, ačkoliv tak neučinil ve svém odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí. K námitce ohledně užití kontrolního protokolu žalovaný uvedl, že judikatura správních soudů je ve věci presumpce správnosti této listiny nejednotná, avšak Nejvyšší správní soud se k protokolu o kontrole vyjádřil, když v rozsudku ze dne 15. 8. 2018, č.j. 6 As 196/2018-30 uvedl, že jde o veřejnou listinu nadanou presumpcí správnosti, není-li prokázán opak. Dále k rozsahu dokazování uvedl, že v řízení nebyl spor v otázce realizace přepravy či provedení kontroly; protokol o kontrole představoval významný podklad pro dané řízení, avšak s ohledem na provedenou fotodokumentaci vozidla a dokladů předložených řidičem, dokumentů souvisejících s přepravou a zdokumentování zobrazení v aplikaci UBER, nikoliv jediný. Dále uvedl, že ze správního spisu vyplývá, že žalobci byl protokol o kontrole č. T/20180327/2/Ry doručen dne 9. 4. 2018. Proti kontrolním zjištěním byly podány námitky, které byly vypořádány v navazujícím řízení o přestupku. Tyto námitky pak nesměřovaly proti faktickým zjištěním kontrolujících, ale spočívaly v právní kvalifikaci jednání žalobce, což není skutečnost, kterou by bylo možno dokazovat např. výsledkem kontrolující či přizvané osoby. Protokol o kontrole spolu se zdokumentovanými doklady při kontrole byly jako podklady zohledněny v rámci prováděného dokazování a dedukčním postupem nebyl prokázán opak skutečností uvedených v protokolu o kontrole, proto byl využit v rámci úvah o vydání rozhodnutí a výši uložené pokuty. K námitce, že správní orgán rezignoval na výsledky kontrolujících, pak žalovaný poukázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2014, č.j. 10 As 25/2014-48, v němž soud vyslovil, že není povinností provést výsledky, pokud správní orgán ze spisu zjistí veškeré podklady prokazující stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
- [13] K žalobní námitce, že z rozhodnutí dopravního úřadu není zřejmé jakou povinnost měl žalobce porušit, když ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě uvádí v jednotlivých bodech vícero dokladů, které mají být dle konkrétní situace a typu přepravy

ve vozidle, žalovaný uvedl, že ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) předmětného zákona je rozděleno na body 1. a 2., které specifikují druhy dokladů, kterými musí být podle bodu 1. vybaveno vozidlo používané k podnikání při provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy, tj. dokladem o oprávnění k podnikání nebo jeho kopií, a kterými v případě bodu 2. musí být vybavena vozidla při provozování jiných druhů silniční dopravy. Na provozování taxislužby se váže povinnost stanovená tímto ustanovením zajistit vybavení vozidla dokladem o oprávnění k podnikání nebo jeho kopií a dopravní úřad ve výroku svého rozhodnutí dostatečně a nezaměnitelně definoval popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání s právní kvalifikací skutku, jestliže odkázal na porušenou povinnost stanovenou ustanovením § 9 odst. 2 písm. a) zákona, neboť žalobce nezajistil, aby při poskytování přepravy formou taxislužby byl ve vozidle doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, což je zřejmé z oznámení o zahájení řízení i z výroku A) prvostupňového rozhodnutí. Rovněž pak ani žalobce v průběhu řízení nenamítal pochybnosti ohledně toho, o jakém skutku se řízení vede, nebo že mu není známo, proti jakému obvinění by se měl bránit.

[14] K další žalobní námitce týkající se předložení rozhodnutí o udělení koncese žalovaný uvedl, že žalobce reagoval námitkami na kontrolní protokol v tom smyslu, že vykonával smluvní přepravu na základě předchozí smlouvy, z čehož dovozoval, že se na něj povinnost mít ve vozidle doklad o podnikání nevztahuje. Žalovaný uvedl, že udělením koncese pro daný předmět podnikání žalobce splnil podmínku podle ustanovení § 4 zákona o silniční dopravě pro provozování silniční dopravy (taxislužby), avšak povinnost stanovenou v ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) bod. 2 tohoto zákona je možné splnit pouze tak, že vozidlo použité při podnikání je při jeho provozu vybaveno dokladem o oprávnění k podnikání nebo jeho kopií. Tím byl v době kontroly výpis ze živnostenského rejstříku nebo jeho kopie. Dle žalovaného nelze akceptovat, že by tímto dokladem mohlo být dne 27. 3. 2018, tj. po více než 2 měsíce po nabytí právní moci, rozhodnutí o udělení koncese. Podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 455/1991 Sb. živnostenský úřad do 5 pracovních dnů ode dne 16. 1. 2018 provedl zápis do živnostenského rejstříku a žalobci vydal výpis ze živnostenského rejstříku. Žalobce však pokračoval v prokazování podnikání dokladem, který měl být nahrazen právě výpisem ze živnostenského rejstříku. Žalovaný dále souhlasil se žalobcem, že společenská nebezpečnost tohoto přestupku je malá, a proto byl v tomto směru také hodnocen při stanovení výše sankce. V daném případě spočívá společenská nebezpečnost ve ztížení výkonu kontroly – jednak jde o identifikaci odpovědného dopravce konkrétně stanoveným věrohodným dokumentem, jednak jde o ztížení ověření, zda dopravce disponuje příslušným živnostenským oprávněním.

[15] K námitce nezákonnosti sankce žalovaný uvedl, že zástupci žalobce je dobře známo, jaké pokuty jsou v jednotlivých případech ukládány, neboť zastupuje většinu dopravců využívajících aplikaci UBER, jinými případy běžně argumentuje. Dále uvedl, že v období první třetiny roku 2018 byly ukládány v obdobných případech pokuty v rozmezí 100.000 – 150.000 Kč. K námitce žalobce, že v době kontroly nebylo z judikatury Nejvyššího správního soudu zřejmé, že na přepravy přes aplikaci UBER dopadá zákon o silniční dopravě s poukazem na usnesení Vrchního soudu v Olomouci, žalovaný uvedl, že žalobce se dopustil protiprávního jednání v době, kdy z vyjádření Ministerstva dopravy i Magistrátu hlavního města Prahy bylo jednoznačně známo, že přepravy přes aplikaci UBER jsou taxislužbou; tento názor podpořil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 10. 2017, č.j. 9 A 291/2016-136. Pokud Nejvyšší správní soud shledá v takto významné kauze, že provozování dopravy s využitím aplikace UBER je taxislužbou, lze konstatovat,

že se jedná o věc obecně velmi známou. Nadto závěry v usneseních Vrchního soudu byly zcela vadné, jak následně shledal i Ústavní soud. Žalovaný následně připomenul i zákon č. 304/2017 Sb., kterým byl novelizován s účinností od 4. 10. 2017 zákon o silniční dopravě. Shrnl, že žalobce, jakožto podnikatel v silniční dopravě, měl či vědět mohl, že se dopouští jednání, které je v rozporu s právními předpisy, neboť kolem poskytování přeprav prostřednictvím aplikace UBER nevládne právní vakuum. K polemice žalobce s názorem žalovaného vyjádřeného v jiném rozhodnutí o tom, že je možné tamějšího dopravce považovat za člena organizované skupiny, žalovaný odkázal na fungování společnosti UBER a její aplikaci.

[16] K námitkám žalobce ohledně hodnocení závažnosti a významu protiprávního jednání správními orgány, žalovaný odkázal na napadené rozhodnutí a dodal, že cílem právní úpravy je zájem na zajištění základních podmínek ve veřejné dopravě, a to ať z hlediska rovných podmínek pro podnikání, bezpečnosti provozu a cestujících, práv cestujících nebo plnění daňových povinností. Ohledně námitky, že v rámci řízení bylo jako přítěžující okolnosti posouzeno nesplnění dalších povinností předepsaných zákonem o silniční dopravě, které však nejsou samostatně sankcionovatelné, neboť zákon o silniční dopravě váže povinnost jejich plnění na evidenci vozidla taxislužby, čímž mělo dojít k překročení mezí zákonného trestání, uvedl žalovaný, že při stanovování výše pokuty je přihlíženo ke komplexnímu splnění zákonných povinností. V úvahách o hodnocení významu a závažnosti protiprávního jednání je obecně přihlíženo např. ke skutečnosti, zda podnikatel zcela rezignoval na dodržování právních předpisů či je z jeho strany alespoň snaha o jejich splnění. I když se nejedná o přítěžující a polehčující okolnosti vyjmenované v ustanovení § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky, bývá tato skutečnost předmětem úvah při stanovování výše pokuty. V daném případě při úvaze o uložení správního trestu žalovaný vycházel z přestupku dle ustanovení § 35 odst. 2 písm. w) předmětného zákona a k přestupku dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) téhož zákona přihlédl jako k přítěžující okolnosti. Jednání, která byla žalobci přičítána jako přítěžující okolnosti (neoznačení vozidla střešní svítilnou TAXI atd.) pak žalobci umožnila, aby byl v provozu neseznatelný pro kontrolní orgány a pro účastníky silničního provozu. Zároveň v daném případě žalovaný při snížení výše pokuty zohlednil, že při přepravě nebyl narušen veřejný zájem na bezpečnosti cestujících a silničního provozu, když byla poskytnuta přeprava řidičem, který je držitelem oprávnění řidiče taxislužby (§ 21 odst. 3 písm. a) bod 2 zákona), čímž nedošlo k ohrožení veřejného zájmu na bezpečnosti cestujících, ale i účastníků silničního provozu. Žalovaný je názoru, že při trestání přestupkového jednání žalobce nepřekročil meze zákonného trestání.

[17] K námitce ohledně posouzení dopadů pokuty na žalobce žalovaný odkázal na napadené rozhodnutí a uvedl, že podle zákona o odpovědnosti za přestupky jsou správní orgány povinny přihlížet při ukládání pokuty k osobním poměrům u fyzické osoby nepodnikající. Osobní a majetkové poměry právnických osob obecně nejsou posuzovány, při uložení výše pokuty je však postupováno mimo jiné s přihlédnutím k povaze a závažnosti přestupku a dále pak k přítěžujícím a polehčujícím okolnostem v mezích maximální výše stanovené pokuty tak, aby výše uložené pokuty nebyla pro účastníka likvidační. Přitom však uložená sankce musí pro obviněného představovat negativní důsledek jeho protiprávního jednání, neboť jedině tak může mít požadovaný represivní i výchovný účinek. Uvedl, že v daném případě žalobce přes výzvu dopravního úřadu neposkytl v průběhu řízení relevantní informace, z nichž by bylo možno posoudit celkový obraz o jeho finanční situaci, až nyní pak namítá, že mu byla uložena likvidační pokuta.

K poukazu žalobce na průměrný výdělek v daném podnikatelském segmentu žalovaný uvedl, že průměrný výdělek řidičů malých vozidel nelze považovat za relevantní pro posouzení likvidačního dopadu, protože případný dopad se musí posuzovat vždy vůči konkrétní situaci dané osoby, nejenom k jejím příjmům, ale i k jejímu majetku. Současně žalovaný uvedl, že ačkoli se žalobce odvolával na průměrný měsíční výdělek řidičů osobních a malých dodávkových automobilů a taxikářů, ISCO 8322, uvedený pro rok 2017, dle údajů uvedených pro první čtvrtletí roku 2018 uvedených na <https://www.ispv.cz> byl průměrný hrubý plat v tomto segmentu zaměstnanců v České republice ve výši 26.910 Kč, hodnota průměrného platu v tomto segmentu pro území Prahy však dosáhla hodnotu 32.500 Kč. Současně podle žalovaného nelze předpokládat, že by dopravce jakožto podnikatel nedosáhnul při svém podnikání odměny odpovídající tomuto průměrnému výdělku. V tomto případě byla uložena pokuta ve výši trojnásobku průměrného výdělku řidičů malých vozidel a taxislužby v Praze v období, kdy došlo danému jednání, a byla uložena žalobci, který se porušení zákona o silniční dopravě dopustil jako podnikající fyzická osoba. Dále žalovaný souhlasil se žalobcem, že výčet v ustanovení § 37 zákona o odpovědnosti za přestupky je demonstrativní; nicméně nelze dovodit, že i u fyzické osoby podnikající je nutné přihlížet k majetkovým poměrům i mimo korektiv likvidační pokuty. Uzavřel, že neshledal, že by výše uložené pokuty byla pro žalobce likvidační.

- [18] Dále uvedl, že si je vědom, že rozložení plateb pokuty do splátek je fakultativní, kdy důvody pro jejich přiznání předkládá žalobce jako žadatel správci daně, a není na ně právní nárok. Záleží však vždy na úvaze a posouzení obviněného, v daném případě žalobce, jak situaci bude řešit, zda požádá správce daně a předloží k žádosti doklady prokazující oprávněnost jeho žádosti, či se rozhodne k jednorázové úhradě pokuty. Je tedy zcela na úvaze žalobce, jak se s ohledem na znalost okamžité finanční a majetkové situace rozhodne.
- [19] K poukazu žalobce na nepřiměřenou délku řízení s tím, že správní orgány porušily jeho právo na spravedlivý proces v rámci práva na projednání správní věci v přiměřené době, žalovaný uvedl, že správní řád v ustanovení § 71 stanovuje, že správní orgán je povinen vydat rozhodnutí bez zbytečného odkladu, nejpozději do 30 dnů od zahájení řízení, v případě nutnosti dalšího dokazování do 60 dnů. Jedná se o lhůty pořádkové, tedy o lhůty, jejichž porušení nelze považovat za podstatné porušení ustanovení o řízení před správním orgánem, jak uvedl např. Městský soud v Praze v rozhodnutí ze dne 29. 2. 2016, č.j. 9 Af 58/2012-3. Lze konstatovat, že správní orgány jsou při vydávání rozhodnutí vázány pořádkovými lhůtami, jejichž překročení však nemá vliv na zákonnost závěrů, k nimž správní orgány dospěly při posuzování právní stránky. Správní orgány jsou však vázány délkou promlčecí doby spáchaných přestupků, která činí 1 rok, případně 3 roky, v závislosti na sazbě pokuty (ustanovení § 30 zákona o odpovědnosti za přestupky). V případě nevydání rozhodnutí v této lhůtě, s přihlédnutím k zákonným důvodům pro stavení a přerušení promlčecí doby, dochází k promlčení přestupků. Žalovaný obecně nespátňuje, že by se i v případě, kdy by se délka správního řízení blížila těmto lhůtám, mělo jednat o nepřiměřenou délku řízení, a tím o automatický důvod pro uložení nižší sankce.
- [20] Při ústním jednání konaném před soudem dne 8. 9. 2022 zástupce žalobce zdůraznil žalobní bod spočívající v nesprávném posouzení spáchání přestupku dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě. Uvedl, že jak z materiálního, tak formálního hlediska, nelze na žalobce hledět jako, že spáchal tento přestupek, když předložil

pravomocné rozhodnutí o udělení koncese. Dle zástupce žalobce totiž vůbec nebyla naplněna společenská nebezpečnost daného přestupku. I pokud by na tento přestupek žalovaný nahlížel pouze formálně, tak měl dle zástupce žalobce odlišit případ žalobce, který předložil doklad o koncesi, od případů, kdy nebyl předložen žádný doklad.

- [21] Žalovaný při ústním jednání uvedl, že lze těžko předpokládat, že by žalobce nevěděl, jakou povinnost má plnit, neboť své podnikání provozoval delší dobu. Zároveň zdůraznil, že absence výpisu z živnostenského rejstříku ve vozidle je marginálním proviněním v porovnání s hlavním přestupkem, za který byl žalobce potrestán, tj. za provozování taxislužby neevidovaným vozidlem.
- [22] Z obsahu spisového materiálu předloženého žalovaným správním orgánem vyplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatné skutečnosti:
- [23] Dne 27. 3. 2018 vykonána kontrolní jízda 4 cestujícími (tzv. přizvanými osobami – ve spise založena pověření ze dne 2. 1. 2018) formou taxislužby objednanou přes aplikaci UBER služby UberPOP, a to vozidlem VW Golf, SPZ: [REDAKCE], které řídil dopravce (žalobce), který je držitelem oprávnění řidiče taxislužby. Jízda proběhla na trase [REDAKCE] – [REDAKCE] (Hotel Olympik), Praha v čase 21:50 – 21:59 hod. Za uskutečněnou přepravu byla fakturována částka 98,57 Kč. Po skončení jízdy byla kontrolními pracovníky provedena kontrola dodržování povinností předepsaných zákonem o silniční dopravě. Při kontrole bylo zjištěno, že vozidlo, kterým byla provedena přeprava, není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby jako vozidlo taxislužby; rovněž bylo zjištěno, že ve vozidle nebyl doklad o oprávnění k podnikání (předloženo rozhodnutí o udělení koncese).
- [24] O kontrole byl dne 9. 4. 2018 sepsán protokol č. T/20180327/2/Ry, s nímž byl žalobce prostřednictvím svého právního zástupce seznámen. Dne 10. 4. 2018 podal žalobce proti kontrolním zjištěním námitky. Tyto byly předány k vyřízení v navazujícím správním řízení.
- [25] Dne 19. 10. 2018 bylo se žalobcem zahájeno řízení o přestupku pro podezření, že se dopustil přestupků podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) a § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě. Dne 29. 11. 2018 se žalobce vyjádřil k podkladům pro vydání rozhodnutí.
- [26] Prvostupňovým rozhodnutím ze dne 4. 12. 2018, č.j. MHMP 1970308/2018, byl žalobce shledán vinným z přestupků dle:
- 1) ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s ustanovením § 9 odst. 2 písm. a) téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy formou taxislužby byl ve vozidle doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie,
 - 2) ustanovení § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s ustanovením § 21 odst. 1 písm. a) téhož zákona provozoval taxislužbu vozidlem, které nebylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.
- Žalobci byla tímto rozhodnutím uložena pokuta ve výši 100.000 Kč.
- [27] V odůvodnění tohoto rozhodnutí správní orgán I. stupně nejprve posoudil námitky žalobce vznesené proti kontrolním zjištěním. Uvedl, že postup, kterým byly kontrola provedena, neodporuje kontrolnímu řádu, neboť tento nestanoví přizvaným osobám automatickou povinnost prokázat se kontrolované osobě pověřením vystaveným

kontrolním orgánem. Kontrolní jízda uskutečněná přizvanými osobami nebyla úkonem předcházejícím kontrole, ale již prvním kontrolním úkonem ve smyslu ustanovení § 5 odst. 2 písm. c) kontrolního řádu, který bezprostředně předcházel předložení pověření ke kontrole ze strany kontrolního pracovníka MHMP.

[28] Dále se správní orgán velmi podrobně zabýval posouzením kontrolní přepravy, tj. zda se jednalo o přepravu ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, jak namítal žalobce, nebo o klasickou taxislužbu. S odkazem na důvodovou zprávu k novele předmětného zákona z roku 2013 a metodické stanovisko Ministerstva dopravy ke smlouvám podle ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě dospěl k závěru, že přeprava byla provedena „bezprostředně“, tedy jako u klasické taxislužby. Dále správní orgán popsal poskytování taxislužby prostřednictvím mobilní aplikace Uber. Žalobce dle správního orgánu prokazatelně nesplnil podmínku danou ustanovením § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a proto se na něj nemůže vztahovat výjimka z označení a vybavení vozidla taxislužby podle ustanovení § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 a 2 a písm. d) bod 1 předmětného zákona. Postup žalobce správní orgán označil za obcházení zákona o silniční dopravě s cílem vyhnout se plnění jinak základních povinností při provozování taxislužby a získat konkurenční výhodu. K odkazům žalobce na usnesení Vrchního soudu v Olomouci správní orgán uvedl, že tyto názory byly překonány rozsudkem NSS ze dne 31. 10. 2017, č.j. 9 As 291/2016-136. Správní orgán dále označil všechny důkazní prostředky a důkazy, ze kterých vycházel, s tím, že opak skutečností zaznamenaných v kontrolním protokolu nebyl prokázán.

[29] K uložené pokutě uvedl, že posoudil závažnost protiprávního jednání žalobce, kterou shledal vysokou, neboť tím, že vozidlo nebylo řádně evidováno, byl porušen zájem společnosti na řádném provozování taxislužby jakožto veřejné dopravy. Jako přítěžující okolnost správní orgán hodnotil to, že vozidlo nebylo předepsaným způsobem označeno (žlutá střešní svítidla s nápisem TAXI, jméno a příjmení žalobce) a vybaveno (taxametr). Neoznačení vozidla jménem a příjmením dopravce označil správní orgán za závažné, neboť potenciální zákazník neví, jaký dopravce mu poskytuje taxislužbu. Totéž pak platí pro absenci střešní svítidly TAXI, neboť to je jeden z hlavních identifikačních prvků. Správní orgán dále uvedl, že bylo prokázáno pouze jednorázové porušení zákona o silniční dopravě, nicméně dopravci, poskytující taxislužbu prostřednictvím aplikace Uber, jsou dlouhodobě upozorňováni na to, že jsou povinni splnit veškeré zákonné požadavky vztahující se k provozování taxislužby. I přes to však zákon porušují. K tomuto faktu tedy správní orgán také přihlédl. Za polehčující okolnost pak označil dosavadní bezúhonnost žalobce. K výši uložené pokuty 100.000 Kč uvedl, že tato musí plnit represivní a preventivní účel. Závěrem pak odkázal na rozsudky NSS sp. zn. 3 As 25/2011, 6 As 64/2013, 6 As 266/2014, a rozsudek Městského soudu v Praze sp.zn. 9 Ca 301/2005.

[30] Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce dne 5. 12. 2018 blanketní odvolání, které dne 7. 12. 2018 doplnil. V odvolání žalobce uplatňoval obdobné námitky a argumenty jako v podané žalobě.

[31] Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 3. 12. 2019, č.j. 171/2019-190-TAXI/3, bylo odvolání žalobce zamítnuto a prvostupňové rozhodnutí bylo potvrzeno.

[32] V odůvodnění tohoto rozhodnutí žalovaný uvedl, že dopravce měl povinnost, aby při přepravě byl ve vozidle výpis ze živnostenského rejstříku nebo jeho kopie, neboť předložené rozhodnutí o udělení koncese nabylo právní moci dne 16. 1. 2019, avšak

přeprava se uskutečnila po více než 2 měsících od tohoto data. Dále uvedl, že dopravce poskytl přepravu vozidlem, jež nebylo vozidlem taxislužby, což je základní podmínka pro poskytování taxislužby, na kterou jsou vázány další povinnosti povinného vybavení a označení vozidla taxislužby. Jako k přitěžující okolnosti bylo přihlédnuto, že se dopravce současně dopustil přestupku podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě spočívající v nezajištění, aby ve vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání. Tento přestupek byl hodnocen jako méně závažný, neboť dopravce je držitelem koncese pro provozování silniční motorové dopravy – osobní provozovanou vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče, a proto absenci dokladu o oprávnění k podnikání bylo možno hodnotit jako formální pochybení. Dále žalovaný uvedl, že na vozidlo zapsané v evidenci vozidel taxislužby (vozidlo taxislužby) jsou následně navázány další povinnosti v souvislosti s veřejným zájmem na zajištění rovných podmínek při podnikání, zajištění bezpečnosti cestujících a silničního provozu, ale i provedení kontroly dodržování povinností při provozování taxislužby. Mezi tyto povinnosti patří povinnost zajistit označení vozidla střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně (ustanovení § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 předmětného zákona) a jménem a příjmením, popř. obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle (ustanovení § 21 odst. 3 písm. c) bod 2 téhož zákona), kdy neoznačení vozidla umožnilo dopravci, aby byl v provozu neseznatelný pro kontrolní orgány a pro účastníky silničního provozu. Povinnost vybavení vozidla taxametrem (ustanovení § 21 odst. 3 písm. d) bod 1 zákona) pak chrání cestující, aby v případě stanovení jízdného na základě přepravní vzdálenosti byla tato hodnota změřena úředně ověřeným měřidlem. Následně se žalovaný vypořádal s argumentací žalobce ohledně písemné smlouvy dle ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě.

- [33] Při stanovení výše sankce se žalovaný ztotožnil s argumentací správního orgánu I. stupně. Závažnost jednání žalobce zhodnotil jako vysokou, neboť význam takového jednání úzce souvisí s tím, že motivací k protiprávnímu jednání v posuzovaném případě byla zjevně snaha používat aplikaci populární především mezi turisty k provozování taxislužby za nízkého rizika kontroly. Dopravce v tomto případě nejen nesplnil informační povinnosti vůči státu a cestujícím, ale především nedovoleně narušil podnikatelské prostředí. Dále uvedl, že není pravdivé tvrzení žalobce, že byl trestán za porušení ustanovení § 21 odst. 3 písm. c) a d) zákona o silniční dopravě, neboť s ohledem na hodnocení závažnosti jednání dopravce spočívající v poskytnutí přepravy vozidlem, které není vozidlem taxislužby, bylo přihlédnuto, že absencí označení a vybavení vozidla při přepravě došlo k narušení veřejného zájmu na zajištění rovného přístupu podnikatelů na trh, ochrany cestujících, ale i možnosti provedení kontroly dodržování povinností.
- [34] Dále žalovaný k výši uložené sankce uvedl, že žalobce byl dopravním úřadem požádán o součinnost při doložení či získání osobních a majetkových poměrů. Žalobce tuto součinnost neposkytl, přesto v odvolání namítal, že výše uložené pokuty je nepřiměřená jeho poměrům. Rovněž zdůraznil, že správní orgán je povinen zabývat se povahou a závažností daných přestupků, ale při stanovení výše pokuty v mezích maximální výše stanovené pokuty je omezen pouze zákazem uložení likvidační sankce. S odkazem na rozsudky Nejvyššího správního soudu sp.zn. 3 As 25/2011 a 6 As 266/2014 konstatoval, že případný likvidační dopad se musí posuzovat vůči konkrétní situaci dané osoby, především k příjmům a jejímu majetku. Uvedl, že předpokládá, že uložená pokuta ve výši 100.000 Kč bude citelným zásahem do hospodaření dopravce, avšak nedospěl k závěru, že by se jednalo o částku likvidační. Odkaz žalobce na sdělení MPSV ohledně průměrného výdělku řidičů

osobních a malých dodávkových automobilů, taxikářů v roce 2017 a 2016, nepovažoval za relevantní, neboť žalobce je fyzickou podnikatelskou osobou, pro které není MPSV veden samostatný přehled. Zdůraznil také značnou diferenciaci průměrných hrubých výdělků v členění podle území (Praha vs. jiné regiony). Žalovaný rovněž konstatoval, že v době spáchání přestupků již byla obecně známou skutečností povinnost poskytovatelů přeprav skrze aplikaci UBER plnit povinnost právních předpisů upravujících taxislužbu. Dále uvedl, že je mu známo, že dopravním úřadem byly za spáchané obdobné skutky v první třetině roku 2018 v Praze ukládány pokuty v rozmezí 100.000 – 150.000 Kč. Závěrem pak žalovaný odkázal žalobce na možnost požádat správce daně o rozložení úhrady pokuty do splátek až na dobu šesti let.

- [35] Městský soud v Praze na základě žaloby, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 s. ř. s.), přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo. Při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně.
- [36] Podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě, v rozhodném znění: *„Dopravce se dopustí přestupku tím, že poruší ustanovení § 9 odst. 2 nebo 4.“*
- [37] Podle ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) téhož zákona: *„Podnikatel v silniční dopravě je povinen zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byly při jeho provozu 1. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, jde-li o vnitrostátní veřejnou linkovou osobní dopravu, nebo 2. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, smlouva o mezinárodní zvláštní linkové dopravě, stanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie, a další doklady vztahující se k prováděné přepravě vydané podle tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo vyhlášené mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, v ostatních případech.“*
- [38] Podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. w) téhož zákona: *„Dopravce se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 odst. 1 provozuje taxislužbu vozidlem, které není vozidlem taxislužby ani vozidlem cestujícího.“*
- [39] Podle ustanovení § 21 odst. 1 téhož zákona: *„Dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které a) je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (dále jen „vozidlo taxislužby“), nebo b) poskytla přepravovaná osoba pro účely své přepravy (dále jen „vozidlo cestujícího“).“*
- [40] V prvním žalobním bodu žalobce namítal nezákonné provedení kontroly z důvodu realizace kontrolní jízdy tzv. přizvanými osobami.
- [41] Soud považuje za vhodné úvodem zdůraznit, že otázkou účasti přizvaných osob na kontrole se opakovaně zabývaly správní soudy. Nejvyšší správní soud např. v rozsudku ze dne 18. 7. 2018, č.j. 10 As 162/2018-30 dospěl k závěru, že *„již jen z prvního čtení kontrolního řádu je jasné, že tento zákon umožňuje, aby ke kontrole byly přizvány fyzické osoby, prostřednictvím kterých lze opatřit podklady již před zahájením kontroly. Dle § 3 odst. 1 kontrolního řádu totiž [k]ontrolní orgán může provádět před zahájením kontroly úkony, jejichž účelem je opatření podkladů pro posouzení, zda zahájit kontrolu. Dle odst. 2 téhož ustanovení pak platí, že pokud navazuje na tyto úkony kontrola, mohou sloužit skutečnosti takto získané jako podklad pro kontrolní zjištění (zvýraznění doplněno). Kontrolní řád pak v § 6 umožňuje kontrolnímu orgánu přizvat k účasti na kontrole v zájmu dosažení jejího účelu fyzickou osobu, které vystaví pověření a poučí ji o jejích právech a povinnostech při účasti na kontrole. Dle § 6*

odst. 3 se práva a povinnosti kontrolované osoby a povinné osoby vůči přizvané osobě [...] řídí přiměřeně ustanoveními tohoto zákona o právech a povinnostech kontrolované osoby a povinné osoby vůči kontrolujícímu.

- [42] *NSS souhlasí se stěžovatelem, že kontrolu může provádět pouze kontrolní orgán. Kontrolní řád však výslovně umožňuje využít přizvanou osobu k jednotlivému kontrolnímu úkonu (k účasti na kontrole), tj. nikoli k jejímu celkovému provedení. Přitom stanoví, že se tak může stát za podmínky, že k tomu dochází v zájmu dosažení účelu kontroly (§ 6 odst. 1). Pokud by se přizvané osoby mohly kontroly účastnit pouze v přítomnosti kontrolující osoby, tento zákonný institut by byl nepřipustně zúžen jen na použití znalců, tlumočnicků atd. Přizvané osoby by bez účasti kontrolní osoby nemohly provádět třebaš kontrolní nákupy, což je jedna ze stěžejních funkcí, pro které tento institut zákonodárce vložil do kontrolního řádu.*
- [43] *Kontrolní orgány samozřejmě nemohou k různým kontrolám přibírat osoby dle jejich libosti. Takové jednání by naráželo na zásadu, dle níž správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena (§ 2 odst. 2 správního řádu). Rozhodnutí, zda a jaké osoby, k jakým úkonům v rámci kontrolní činnosti, budou ke kontrole přizvány, závisí tedy na správním uvážení kontrolního orgánu. Nepominutelným požadavkem tedy je, aby účast přizvané osoby byla potřebná k dosažení účelu kontroly. V posuzované kauze šlo hlavně o to, aby prvotní úkony kontroly nebyly prozrazeny [viz např. Jemelka, L. - Vetešník, P. - Libosvár, O. Zákon o kontrole. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, komentář k § 6 a k § 8 písm. b)], jinak by kontrola postrádala smysl (bylo by ohroženo zjištění skutečného stavu věci ve smyslu § 3 správního řádu). Přepřavce by neměl vědět, že probíhá kontrolní jízda. Proto zde byla legitimní potřeba, aby tyto úkony prováděly osoby, které kontrolovaný nemohl znát z vlastní činnosti, tzn. přizvané osoby (§ 6 kontrolního řádu), nikoliv jemu potenciálně známé osoby kontrolující (§ 4).“*
- [44] *S ohledem na citované závěry Nejvyššího správního soudu a zdejší soud shrnuje, že v řešené věci účast přizvaných osob na kontrole proběhla zcela v souladu s kontrolním řádem a zjištění učiněná během kontroly je tedy možné považovat za řádný podklad pro navazující přestupkové řízení.*
- [45] *Ve stejném žalobním bodu žalobce uplatnil námitky k užití kontrolního protokolu, resp. namítal, že měl být proveden výslech kontrolující osoby, resp. přizvané osoby.*
- [46] *Jak uvedl žalovaný, judikatura správních soudů na krajské úrovni není v tomto případě zcela jednotná, avšak Nejvyšší správní soud opakovaně dovodil, že protokol o kontrole je veřejnou listinou, která je nadána presumpcí správnosti a pravdivosti. Není-li tedy prokázán opak, tedy že obsah protokolu neodpovídá skutečnosti, je nutné na něj pohlížet jako na správný a pravdivý. Žalobce v žalobě pouze namítá, že protokol o kontrole není nadán presumpcí správnosti a bylo třeba provést další dokazování. Současně však netvrdí, že by skutečnosti z protokolu vyplývající byly nepravdivé a ani to nedokazuje. V sankčních řízeních, jimž předcházela veřejnoprávní kontrola, je právě kontrolní protokol zachycující průběh kontroly a učiněná kontrolní zjištění základním a stěžejním důkaz. Takto zjištěný skutkový stav přitom není třeba, pokud o něm nepanují rozumné pochybnosti, ověřovat ještě dalšími důkazními prostředky. Soud tímto nijak nezpochybňuje, že při zjišťování skutkového stavu věci musí správní orgány postupovat v souladu se zásadou materiální pravdy vyjádřenou v ustanovení § 3 správního řádu, tj. 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 ustanovení § 2 správního řádu. Uvedené je třeba dodržet zejména v řízení o přestupku, v němž je to vždy správní orgán, kdo je povinen prokázat vinu obviněného mimo rozumnou pochybnost, přitom je veden v souladu s ustanovením § 50 odst. 3 správního řádu zásadou vyšetřovací charakteristickou pro řízení zahajovaná z moci úřední. Z povahy věci v těchto případech bude základní a stěžejní důkaz představovat především kontrolní protokol zachycující průběh kontroly a učiněná kontrolní zjištění. Nepanují-li pochybnosti o zjištěném skutkovém stavu, není třeba jej ověřovat vždy ještě dalšími důkazními prostředky.

[47] Ustanovení § 81 přestupkového zákona ostatně výslovně předvídá, že v řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku. Rovněž z ustálené judikatury NSS (viz např. rozsudky ze dne 30. 5. 2008, č.j. 4 As 21/2007-80, ze dne 13. 2. 2014, č.j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 30. 10. 2015, č.j. 5 Ads 92/2015-24 či ze dne 31. 7. 2019, č.j. 6 As 29/2019-32) vyplývá, že protokol o kontrole je možno pokládat za jeden z klíčových důkazních prostředků, byť to současně neznamená, že by nemohl být následně v řízení provedenými nebo účastníkem navrženými důkazy vůbec zpochybněn. Je třeba zdůraznit, že v projednávaném případě žalobce závěry učiněné v kontrolním protokolu nijak konkrétně nezpochybnil v tom směru, že by z podkladů plynoucí skutkové poznatky neodpovídaly skutečnosti, přičemž protokol o kontrole ze dne 9. 4. 2018 je co do popisu skutkových okolností zcela srozumitelný, jednoznačný a nevyvolává žádné pochybnosti o skutečném průběhu kontrolní jízdy. Žalobce totiž svou procesní obranu směřoval toliko do roviny právní, nikoli skutkové, která byla mezi stranami nesporná. Nebyly-li skutkové poznatky plynoucí z protokolu o kontrole a jeho příloh zpochybněny, MHMP nic nebránilo vyjít z jejich obsahu v rámci posuzování rozhodných skutkových otázek i v navazujícím správním řízení. Za tohoto stavu věci MHMP nepochybil, pokud dokazování dále nedoplňoval a nepřistoupil k žalobcem teprve v žalobě zmiňovanému výsledku kontrolující či přizvané osoby. MHMP ani žalovanému přitom nelze v žádném ohledu vytýkat, že by se snad s navrženým výsledkem konkrétní osoby nijak nevypořádali, neboť žalobce takový procesní požadavek v průběhu správního řízení sám vůbec nevzněl.

[48] S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že se správní orgány v řešeném případě nedopustily procesního pochybení při zjišťování skutkového stavu. Své rozhodnutí nadto neopřely výhradně o zjištění zachycená v kontrolním protokolu, ale přihlédly rovněž k dalším podkladům shromážděným v rámci kontroly, zejména k fotodokumentaci dokladů předložených řidičem a dokumentů souvisejících s přepravou. Vzhledem k tomu, že na základě výše uvedených podkladů byl zjištěn stav věci, o němž nepanovaly důvodné pochybnosti, nebylo nezbytné provádět další dokazování. Nadto žalovaný vhodně poznamenal, že v řešeném případě nepanoval spor ohledně skutkového stavu věci, ale týkal se výhradně právní kvalifikace jednání žalobce. Výsledek kontrolního pracovníka by tedy nemohl jakkoliv přispět k řešení sporné otázky.

[49] Žalobní námitky uvedené v prvním žalobním bodě proto neshledal soud důvodnými.

[50] Ve druhém žalobním bodu žalobce namítal, že ze znění právní věty výroku prvostupňového rozhodnutí není zřejmé, jakou povinnost měl žalobce porušit, neboť ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě uvádí v jednotlivých bodech více různých dokladů, které mají být dle konkrétní situace a typu přepravy ve vozidle.

- [51] Soud k této námitce uvádí, že ji neshledal důvodnou, neboť přímo ve výroku prvostupňového rozhodnutí je jednoznačně uvedeno, že žalobce neměl ve vozidle doklad o oprávnění k podnikání. Výše uvedené slovní vyjádření odpovídá textu ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě. Je tak jednoznačně určeno, který doklad žalobce ve vozidle neměl. Nadto lze konstatovat, že správní orgán I. stupně ve výroku svého rozhodnutí dostatečně a nezaměnitelně popsal skutek, co se týče místa, času a způsobu jeho spáchání, včetně jeho právní kvalifikace, a to odkazem na porušení povinnosti dle ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě.
- [52] Soud tak nedospěl k závěru, že by prvostupňové rozhodnutí bylo stiženo vadou spočívající v jeho nesrozumitelnosti, neboť za nesrozumitelnost soudy považují např. případy, kdy odůvodnění nedává smysl, který by svědčil o skutkových a právních důvodech, které vedly správní orgán k vydání rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 9. 2003, č.j. 7 A 547/2002-24); pro rozpor výroku s odůvodněním (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 12. 2003, č.j. 2 Ads 33/2003-78, č. 523/2005 Sb. NSS) či pro výrok, který nemá oporu v zákoně (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2003, č.j. 7 A 181/2000-29, č. 11/2003 Sb. NSS), nebo není-li rozhodnutí rozčleněno na výrok a odůvodnění, protože není zřejmé, zda správní orgán rozhodl o všech návrzích účastníka řízení (rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 21. 10. 1994, č.j. 6A 63/93-22). Těmito ani jinými vadami však žádné z napadených rozhodnutí netrpí.
- [53] Ve třetím žalobním bodu žalobce namítal, že při kontrole předložil pravomocné rozhodnutí o udělení koncese pro předmět podnikání silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Z toho důvodu dovozoval splnění podmínky, aby zajistil ve vozidle doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopii.
- [54] K této námitce považuje soud nejprve za vhodné ve shodě s žalovaným uvést, že udělením předmětné koncese žalobce splnil podmínku podle ustanovení § 4 zákona o silniční dopravě pro provozování silniční dopravy (taxislužby), avšak povinnost stanovenou v ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) bod 2. tohoto zákona je možné splnit pouze tak, že vozidlo použité při jeho provozu je vybaveno dokladem o oprávnění k podnikání nebo jeho kopií, za který bylo v daném konkrétním případě (kdy bylo žalobci rozhodnutí o koncesi vydáno více než 2 měsíce před předmětnou kontrolou a bylo tedy jasné, že již výpis z živnostenského rejstříku má k dispozici a může s ním disponovat a prokazovat se jím) bylo nutno považovat jen a pouze výpis z živnostenského rejstříku či jeho kopii.
- [55] Jakkoli je možno předmětný přestupek považovat za formální s velmi nízkou společenskou nebezpečností, tak dle názoru soudu tyto okolnosti ještě neznamenají, že za něj nemůže přijít (přiměřený) trest. Zde soud považuje za nutné uvést, že správními orgány byla nízká míra společenské nebezpečnosti tohoto přestupku zohledněna v rámci úvah o výši sankce, když jej správní orgán I. stupně vyhodnotil jako méně závažný, a to právě s přihlédnutím ke skutečnosti, že žalobce je držitelem předmětné koncese. Za vysoce závažný naopak správní orgány označily druhý přestupek, tj. neevidování vozidla, jímž byla poskytnuta předmětná kontrolní přeprava, v evidenci vozidel taxislužby, což lze bezpochyby označit za základní podmínku pro poskytování taxislužby, na níž jsou následně navázány další povinnosti týkající se např. povinného vybavení a označení taxislužby.

- [56] Lze proto uzavřít, že v daném případě spočívá, byť nízká, společenská nebezpečnost daného přestupku dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě ve ztížení výkonu kontroly – jednak jde o identifikaci odpovědného dopravce konkrétně stanoveným věrohodným dokumentem, jednak jde o ztížení ověření, zda dopravce disponuje příslušným živnostenským oprávněním.
- [57] Z uvedených důvodů proto soud ani tento žalobní bod neshledal důvodným.
- [58] Ve čtvrtém žalobním bodu pak žalobce uplatnil několik námitek k uložené sankci. Správní orgán I. stupně při zvažování výše pokuty přihlédl k obecné společenské škodlivosti jednotlivých přestupků a jejich negativním následkům jak pro spotřebitele, tak pro konkurující dopravce. Rovněž vzal v potaz, že se jednalo pouze o jednorázové porušení zákona o silniční dopravě a žalobci dosud nebyl uložen trest za přestupky související s provozováním taxislužby. Jako přitěžující okolnost hodnotil to, že dopravci provozující taxislužbu prostřednictvím aplikace Uber, jsou opakovaně a dlouhodobě upozorňováni na to, že mají povinnost splnit veškeré zákonné požadavky vztahující se k provozování taxislužby, přesto však nadále zásadně porušují zákon o silniční dopravě. Žalovaný se s hodnocením správního orgánu I. stupně ztotožnil. Rovněž pak uvedl, že uložená pokuta svou výší odpovídá pokutám ukládaným v Praze v první třetině roku 2018.
- [59] S ohledem na výše uvedené shrnutí má soud za to, že správní orgány uložily sankci v souladu se zákonnými kritérii vyjádřenými v ustanovení § 37 až § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky, a tedy nelze souhlasit s žalobní námitkou, dle níž při určení výše pokuty nebylo přihlédnuto ke specifikům daného případu. Rovněž soud neshledal, že by byla žalobci uložena pokuta ve výši, která je oproti pokutám uložených v obdobných řízeních nepřiměřená. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí popsal jednotnou rozhodovací praxi správního orgánu I. stupně při ukládání pokut za obdobné přestupky. Soudu je přitom z rozhodovací činnosti známo, jaké pokuty jsou v obdobných řízeních ukládány, neboť dopravci používající aplikaci Uber běžně podávají správní žaloby proti rozhodnutím, jimiž je jim uložena pokuta za nedodržování zákona o silniční dopravě.
- [60] Z toho důvodu soud uvádí, že návrh na provedení dokazování rozhodnutí žalovaného v obdobných věcech ve stejném období shledal nadbytečným pro předmět projednávané věci – o výši ukládaných pokut žalovaným v tomto období má městský soud přehled z jiných věcí, které jsou u něho vedeny. Nadto sám žalobce v podané žalobě nepoukázal na jiný konkrétní případ, v němž by dopravci byla správními orgány uložena za totožná jednání spáchaná v obdobné době pokuta významně nižší. Správní praxe žalovaného se naopak soudu jeví jako stálá, přičemž sankci je třeba vždy uložit s ohledem na konkrétní okolnosti daného případu, a proto je určité rozmezí ukládaných sankcí a určité navyšování sankci v průběhu času naprosto logické a nutné.
- [61] Ani námitku nezákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí založené na úvahách žalovaného o dopravcích poskytujících přepravu přes aplikaci Uber jako o organizované skupině, nepovažuje soud za důvodnou. Soudu je známo, jak se přeprava přes aplikaci Uber uskutečňuje a v rámci své rozhodovací praxe řešil četné případy, v nichž jako žalobci vystupovali právě dopravci poskytující přepravu přes tuto aplikaci, jež zastupoval totožný zástupce jako v nyní projednávaném případě, a který v nich argumentoval téměř shodně. Lze konstatovat, že tito dopravci mají široké právní zázemí a zastoupení, nelze tak hovořit o činnosti nijak nepropojených samostatných dopravců. Z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí vyplývá, že právě takto na tyto skutečnosti nahlížel žalovaný, byť

je „neobratně“ pojmenoval slovy „organizovaná skupina“. V tomto směru pak soud odkazuje na rozsudek SDEU ze dne 20. 12. 2017, sp.zn. C-434/15, „Uber Spain“, ve kterém tento soud konstatoval, že role aplikace Uber není omezena na pouhé zprostředkování služeb mezi řidičem a cestujícím. Soudní dvůr přitom zvážil s ohledem na stanovisko generálního advokáta, že Uber má rozhodující vliv na podmínky, za kterých řidiči poskytují své služby: stanovuje maximální cenu jízdy a danou částku vybírá předtím, než část z této sumy vyplatí řidiči, vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a chování řidičů. Právě tuto organizovanost dopravců ve svých rozhodnutích správní orgány zdůrazňovaly. Taková formulace však nečiní jeho rozhodnutí nezákonným. Soud proto neshledal v úvaze správních orgánů porušení čl. 6 Úmluvy.

- [62] Soud se s žalobcem neztotožnil ani ohledně námitky o nepřiléhavosti rozsudků, na něž MHMP odkazoval při odůvodnění výše pokuty. Správní orgány žalobcem zpochybňovaným způsobem argumentačně podpořily své závěry týkající se úvahy nad případným likvidačním charakterem pokuty ukládané žalobci. Uvedené rozsudky NSS se přitom týkaly skutků, které byly spáchány při provozování taxislužby, tedy v rámci skutkově podobného jednání. Z ničeho nevyplývá, že by správní orgány ve svých úvahách stran likvidačního charakteru výše pokuty nepřipustně paušalizovaly a na posuzované okolnosti žalobce nemístně aplikovaly závěry, které na ně *prima facie* nedopadají.
- [63] Soud se neztotožnil ani s námitkou nestálosti judikatorní praxe v době sankcionovaného jednání (žalobce poukazoval na usnesení Vrchního soudu v Olomouci). Žalovanému dle soudu nelze vytýkat, pokud za určitý mezník v povědomí o tom, že se na provozování přepravy přes aplikaci Uber vztahují pravidla taxislužby podle zákona o silniční dopravě, označil rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2017, č.j. 9 As 291/2016-136. K přestupku žalobce přitom došlo po cca 5 měsících od vyhlášení tohoto rozsudku, který byl svým obsahem relevantní pro všechny subjekty a orgány řešící právní režim přepravy osob s pomocí uvedené aplikace, a profesionál poskytující služby v tomto oboru se měl s takto zásadními judikatorními závěry seznámit. Nadto byl žalobce v řízení, v němž došlo k vydání tohoto rozsudku právně zastoupen totožným zástupcem, jakým je zastoupen žalobce v nyní projednávané věci. V tomto ohledu soud neshledává ničeho závadného na tom, že protiprávní jednání spáchané po vydání uvedeného rozsudku NSS začaly správní orgány postihovat přísněji, resp. že v nyní projednávaném případě správní orgány k této skutečnosti nepřihlédly při posuzování společenské nebezpečnosti žalobcova jednání.
- [64] Soud nevešel ani na námitku, že jako přítěžující okolnosti byly nezákonně brány v úvahu skutečnosti, které případně samy o sobě zakládají skutkovou podstatu samostatného přestupku, konkrétně, že vozidlo nebylo předepsaným způsobem označeno, nebylo vybaveno a označeno nápisem TAXI a jménem a příjmením dopravce a vybaveno taxametrem. Soud konstatuje, že výčet přítěžujících okolností v ustanovení § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky je toliko demonstrativní, a správní orgány mohou či dokonce musí při řádném zdůvodnění vzít jako přítěžující okolnost i jinou skutečnost, má-li na posouzení celkové závažnosti přestupku vliv (ani zákon o silniční dopravě neobsahuje žádné výslovné vymezení přítěžujících a ani polehčujících okolností). Podle soudu k porušení žádné ze zásad správního trestání nedošlo. Zohlednění předmětných skutečností by bylo nepřipustné – z pohledu zásady zákazu dvojího přičítání – toliko tehdy, pokud by tyto okolnosti byly zohledněny jak z pohledu viny, tak z pohledu trestu, k čemuž však v projednávané věci nedošlo. Ostatní zjištěná porušení zákona o silniční dopravě byla totiž podřazena právě pod správní delikt provozování taxislužby neevidovaným vozidlem,

s nímž jsou další (navazující) povinnosti dopravce spojené s označením vozidla či jeho vybavením taxametrem úzce provázány. Sankcionované jednání bylo srozumitelně uvedeno ve výroku prvostupňového rozhodnutí, a to je jednání, za něž byl žalobce potrestán. Žádnou zmatečnost, rozpornost či nepřezkoumatelnost v takovém vymezení soud neshledává. Okolnosti spáchání přestupku jsou v odůvodnění obou správních rozhodnutí zmiňovány při odůvodnění výše sankce (pokuty), nikoliv u stanovení trestnosti jednotlivých jednání. Při odůvodnění výše sankce v konkrétním případě pak tyto okolnosti podle názoru soudu lze použít, neboť se nejedná o rozšíření přestupkové odpovědnosti, ale o zdůvodnění konkrétních okolností daného případu při hodnocení závažnosti porušení právních povinností pachatele. Ačkoliv se tak tato porušení mohou krýt se skutkovými podstatami jiných přestupků, při hodnocení povahy a závažnosti přestupku (ustanovení § 38 zákona o odpovědnosti za přestupky) z nich je možné vycházet, neboť jsou to obecné zásady pro ukládání správních trestů.

[65] Soud dospěl k závěru, že zohledněním těchto skutečností jako přitěžujících okolností správní orgány zamýšlely odlišit situaci, kdy dopravce nezařadí vozidlo do evidence vozidel taxislužby, ale jinak toto vozidlo splňuje veškeré požadavky na vozidla taxislužby, od situace, kdy dopravce vozidlo nezaeviduje a zároveň nesplňuje ani další zákonné požadavky. Tímto postupem tedy správní orgány odlišily závažnější a společensky škodlivější protiprávní jednání od administrativního deliktu, který by mohl spočívat v provozování řádně vybaveného vozidla, které dopravce pouze opomněl nahlásit do příslušné evidence, nebo bylo z evidence vyřazeno. Takto zohledněné závažnější jednání žalobce v sobě zahrnuje také ohrožení zájmů na ochraně spotřebitele a řádném vedení účetnictví, a to v souvislosti s absencí taxametru ve vozidle. Podle stanoviska soudu tak k žádnému rozšíření přestupkové odpovědnosti nedošlo, ale jednalo se o odůvodnění konkrétně uložené sankce s přihlédnutím k zákonem vyžadovaným zásadám.

[66] Pokud se týká údajného neposouzení likvidačního charakteru uložené pokuty, soud připomíná, že správní orgán ukládající pokutu za přestupek je 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 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 úvahou. Usnesení NSS ze dne 20. 4. 2010, č.j. 1 As 9/2008-133 má v projednávaném případě v argumentaci výrazně omezenou použitelnost. Rozhodnutí sice poukazuje na to, že osobní a majetkové poměry je nutné s ohledem na možný likvidační charakter zkoumat i tam, kde sám zákon takovou povinnost nestanoví (což se v daném případě stalo, jak vyplývá z odůvodnění napadeného rozhodnutí, na které soud odkazuje a kde je patrné, že žalovaný tato kritéria zvažoval), zároveň však usnesení výslovně počítá s aktivitou účastníka řízení, který sám případně musí likvidační charakter konkrétně uložené pokuty namítat a spolehlivě prokázat (zejména v odvolacím řízení, kdy je mu již výše uložené pokuty známa). Nic takového však žalobce neprokázal, a neučinil tak ani v žalobě. Pro úplnost soud dodává, že odkaz žalobce na výši průměrného výdělku v oblasti podnikání, nezakládá povinnost přihlédnout k jeho osobním a majetkovým poměrům, neboť tato skutečnost nesvědčí ani o jeho příjmech, ani o jeho celkových majetkových poměrech. Za účelem řádného posouzení likvidačního účinku pokuty měl žalobce zejména předložit dokumenty prokazující jeho

vlastní majetkové poměry, neboť pouze na jejich podkladě bylo možné provést konkrétní zhodnocení ekonomických dopadů uložené pokuty. Tímto způsobem však žalobce v průběhu správního řízení nepostupoval a ani v navazujícím soudním řízení nepředložil žádné podklady stran svých příjmů a celkové majetkové situace. Nadto je třeba zdůraznit, že údaje ohledně průměrného příjmu řidičů osobních vozidel nejsou rozlišeny podle místa podnikání, neboť je nepochybné, že průměrný výdělek řidičů v Praze (tedy i žalobce) bude vyšší oproti jiným místům v České republice.

[67] Dle soudu neobstojí ani další dílčí námitka, již žalobce brojil proti tomu, že správní orgány nezohlednily při stanovení výše sankce nepřiměřenou délku řízení. NSS v tomto směru v minulosti potvrdil, že ani nepřiměřená délka řízení sama o sobě nezakládá povinnost správního orgánu zmírnit z tohoto důvodu ukládanou sankci. Zdejší soud poukazuje např. na závěry vyslovené v rozsudku NSS ze dne 16. 5. 2019, č.j. 9 As 56/2019-28, dle nichž *„Nejvyšší správní soud se s hodnocením krajského soudu ztotožňuje a dále doplňuje, že přestupkové řízení je skutečně z pohledu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) řízením o trestním obvinění, nicméně z judikatury ESLP neplyne výslovný požadavek, aby smluvní státy v trestních řízeních „kompenzovaly“ nepřiměřenou délku řízení zmírněním trestu nebo dokonce zastavením řízení. „Ačkoliv tato možnost v některých státech existuje (Švýcarsko, Nizozemsko, Belgie, Lucembursko, Německo nebo Norsko), Soud z článku 6 Úmluvy nikdy nevyvodil právo jednotlivce na zmírnění trestu nebo zastavení řízení. Z judikatury ESLP, ani jeho předchůdce Komise, tudíž pro státy nikterak nevyplývá povinnost tuto alternativu zvolit. Stát může zvolit tento způsob kompenzace dobrovolně, zásadně se tím však nezabývá případné odpovědnosti za porušení článku 6 Úmluvy.“ (srov. Pospíšil, I., Popovičová, L. Excesivní délka trestního řízení jako důvod pro jeho zastavení: prezidentská fikce a soudní realita. Státní zastupitelství, roč. 2013, č. 2, str. 10 – 17, a tam citovanou judikaturu). S ohledem na to, že tato forma „kompenzace“ neplyne přímo z práva na přiměřenou délku řízení, Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že tato forma „kompenzace“ porušení práva na přiměřenou délku řízení by musela být založena přímo na rozhodnutí zákonodárce, což učinil výslovně toliko pro ukládání trestů v trestním řízení.“ Soud se s těmito závěry plně ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci jakkoli odchylovat. Jakkoli překročení pořádkových lhůt pro vydání rozhodnutí podle správního řádu představuje vadu správního řízení, a tento postup rozhodně nelze označit za správný, tak nicméně bez dalšího nepůsobí nezákonnost rozhodnutí ve věci samé, a nemusí být ani automaticky zohledněno při stanovení výše pokuty. Žalobce navíc žádnými zákonnými prostředky podle správního řádu, resp. s.ř.s., proti nečinnosti žalovaného nebrojil. Žalovaný nepovažoval několikaměsíční průtahy (od vydání prvostupňové rozhodnutí do vydání napadeného rozhodnutí uplynul rok) za relevantní okolnost pro určení výše trestu, ačkoliv k jejich vzniku žalobce nepřispěl. Podle soudu se nejednalo o průtahy takové intenzity či rozsahu, které mohly či měly v přestupkovém řízení ovlivnit výši sankce.*

[68] Dále je nutné připomenout, že odkaz na tvrzenou likvidační výši pokuty nemůže omlouvat a tolerovat deliktní jednání – smyslem posuzování ekonomické situace delikventa je to, aby uložený trest neznamenal fakticky jeho likvidaci. Toto posuzování však rozhodně nelze chápat tak, že jakýkoliv nepříznivý ekonomický následek do majetkové sféry delikventa znamená, že pokutu nelze uložit. Pokuta je trestem a jedním z jejích aspektů je mj. ekonomicky znevýhodnit ty subjekty, které porušují právní povinnosti, a zamezit tak získání konkurenční výhody na úkor ostatních subjektů působících na totožném trhu.

- [69] Konečně pak k námitce žalobce ohledně možnosti rozložení pokuty do splátek soud dodává, že žalovaný si byl zcela jistě vědom toho, že rozložení pokuty do splátek je fakultativní možností, na kterou není právní nárok. Tato skutečnost jednoznačně vyplývá z posledního odstavce na str. 9 napadeného rozhodnutí, kde žalovaný toliko žalobce upozornil na možnost požádat správce daně o rozložení úhrady pokuty do splátek v souladu se zákonem č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů.
- [70] K návrhu na moderaci sankce soud uvádí, že podle ustanovení § 78 odst. 2 s. ř. s. může soud upustit od potrestání nebo uložený trest za správní delikt snížit, pakliže byl uložen trest zjevně nepřiměřený. Jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č.j. 7 As 22/2012-23 (č. 2672/2012 Sb. NSS), smyslem moderace není hledání ideální výše sankce, ale její korekce v případech, kdy zjevně neodpovídá obecným představám o adekvátnosti a spravedlnosti sankce. Proto v případě relativně nízkých sankcí bude moderace ze strany správního soudu málo častá. Stejně tak z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č.j. 1 Afs 1/2012-36 (č. 2671/2012 Sb. NSS) plyne, že soud koriguje jen natolik závažnou nepřiměřenost uložené sankce, která má kvalitu nezákonnosti. Jak již bylo uvedeno výše, žalobci byla uložena pokuta v přiměřené výši, která nevybočuje z mezí stanovených zákonem, odpovídá okolnostem případu a je způsobilá splnit svůj účel. Podmínky pro její snížení, či dokonce upuštění od jejího uložení proto v nyní řešené věci nebyly splněny, neboť se nejedná o sankci zjevně nepřiměřené výše.
- [71] Ze všech shora uvedených důvodů proto soud neshledal žalobu důvodnou a podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl.
- [72] Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné náklady v řízení nevznikly.

Poučení:

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

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

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

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

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

V Praze dne 8. září 2022

JUDr. Ladislav Hejtmánek
předseda senátu