



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Gabriely Bašné a soudců Mgr. Ondřeje Hrabce a Mgr. Kateřiny Kozákové v právní věci

žalobce: **M. R.** nar. XX. XX. XXYY, IČO XXXXYYYYY
s místem podnikání Z. XXYY, N.
zastoupený advokátem Mgr. Ing. Janem Boučkem
se sídlem Opatovická 1659/4, Praha

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha

o žalobě proti rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 8. 11. 2019, č. j. 159/2019-190-TAXI/3

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Základ věci

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného označeného v záhlaví tohoto rozsudku (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný k odvolání žalobce změnil rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend (dále jen „prvostupňový správní orgán“) ze dne 31. 10. 2018, č. j. MHMP 1653488/2018 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce jako dopravce shledán výrokem A) vinným z přestupku:
 - (i.) podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění účinném do 30. 6. 2020 (dále jen „zákon o silniční dopravě“), kterého se měl dopustit tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. c) bod 1, 2 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při provozování taxislužby dne 2. 5. 2018 od 10:03 do 10:09 hodin, na trase z ulice Vladislavova 22 v Praze do ulice Studničkova 3 v Praze, vozidlo taxislužby tovární značky Hyundai, nebylo vozidlo označeno střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a jménem a příjmením dopravce, umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby;
 - (ii.) podle § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. b) bod 1, 2 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při provozování taxislužby dne 2. 5. 2018 od 10:03 do 10:09 hodin, na trase z ulice Vladislavova 22 v Praze do ulice Studničkova 3 v Praze, vozidlo taxislužby tovární značky Hyundai, bylo vybaveno měřicí sestavou taxametru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“), jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“) a knihou taxametru.
3. Správní orgán I. stupně výrokem pod označením B) uložil žalobci za naplnění skutkové podstaty shora uvedených přestupků podle § 35 odst. 6 písm. 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“) pokutu ve výši 150 000 Kč.
4. Žalovaný k odvolání žalobce změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že ve výroku pod označením B) nahradil slova: *„ukládá správní trest pokuty ve výši 150 000 Kč slovy: jednotitisíckorunčeských“* slovy: *„ukládá pokuta ve výši 70 000 Kč, slovy: sedmdesátisíckorunčeských“* a ve zbytku prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
5. V odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí žalovaný zdůraznil, že předmětem sporu je otázka, zdali mezi cestujícími a žalobcem (doprovodcem) došlo před přepravou k uzavření předchozí písemné smlouvy splňující náležitosti § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, což by pak žalobci umožňovalo využít výjimku z povinnosti označit vozidlo a vybavit ho taxametrem jako vozidlo „klasické“ taxislužby.
6. Žalovaný uvedl, že žalobce při kontrole předložil svůj mobilní telefon, v němž měl uloženu smlouvu, kterou s cestujícími uzavřel. Tato přepravní smlouva však neobsahovala veškeré zákonem stanovené povinné náležitosti; např. v okamžiku uzavření smlouvy nebyla cestujícím známa (identifikována) druhá smluvní strana, tj. žalobce (doprovodce); smlouva byla v rozporu se zákazem uzavřena bezprostředně před přepravou; absentovaly v ní údaje o přepravovaných osobách, neboť nepostačuje uvést toliko maximální kapacitu vozidla; přepravní smlouvu aplikace vygenerovala jen žalobci (řidiči); cestující ji k dispozici neměli.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

Žalovaný proto uzavřel, že k uzavření smlouvy dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě v dané věci nedošlo.

7. Žalovaný se neztotožnil s výší uložené sankce prvostupňovým správním orgánem, jelikož nesouhlasil s posouzením společenské nebezpečnosti žalobcova jednání. Připustil, že společnost Uber na území České republiky provozovala dlouhou dobu aplikaci způsobem, který nevyhovoval podmínkám zákona o silniční dopravě a spolupracovala s dopravci a řidiči, kteří závažným způsobem porušovali podmínky zákona; pak bylo logické, že jim byly za protiprávní jednání ukládány vysoké pokuty. Nicméně, uvedené nelze bez dalšího vztáhnout na žalobce, jenž je fyzickou podnikající osobou provozující taxislužbu vozidlem taxislužby evidovaným jako vozidlo bez taxamtru. Žalovaný proto při uložení sankce posoudil jako významnou polehčující okolnost, že žalobce v postavení živnostníka splnil podmínky pro podnikání v taxislužbě.
8. Zopakoval, že za žalobcem spáchané přestupky lze uložit sankci až do 350 000 Kč, resp. při využití zásady asperační dle § 41 odst. 2 zákona o přestupcích až do výše 420 000 Kč. Žalovaný odmítl odvolací námitku žalobce, že by za vytýkané jednání měla nést odpovědnost společnost Uber a nikoli žalobce. Žalovaný byl přesvědčen, že naopak záleželo na žalobci, aby splnil veškeré požadavky kladené na provozování taxislužby, neboť je podnikatelem podnikajícím vlastním jménem a na vlastní odpovědnost a má spolupracovat s takovými společnostmi, které zprostředkují dopravu dle zákonných podmínek. Taktéž žalovaný nesouhlasil s odvolací námitkou, že prvostupňový správní orgán při stanovení výše sankce nezohlednil dosavadní bezúhonnost žalobce, když právě tato skutečnost byla ze strany prvostupňového správního orgánu hodnocena jako jediná polehčující okolnost. K odvolací výtce žalobce, že prvostupňový správní orgán nehodnotil jeho majetkové poměry, a proto řádně neposoudil, zdali nedošlo k uložení likvidační sankce, žalovaný odkázal na rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č. J. 1 As 9/2008 – 133, s tím, že majetkové poměry účastníka nelze určit bez řádné součinnosti účastníka. Jelikož ani v nyní posuzované věci žalobce nedoložil své majetkové poměry, byly tyto posouzeny jen odhadem.
9. Závěrem žalovaný shrnul, že žalobce podnikal jednak s nižšími náklady, než mají dopravci, kteří dodržují právní předpisy, a taktéž s výrazně nižším rizikem kontroly (když nebyl řádně označen), čímž nedovoleně narušil tržní prostředí a získal neoprávněný prospěch. Na druhé straně žalovaný připomněl, že jako výraznou polehčující okolnost vyhodnotil to, že žalobce splnil zákonem předepsané povinnosti dané zákonem o silniční dopravě, když mu svědčí oprávnění řidiče taxislužby a složil zkoušku z místopisu. Pokutu proto žalobci snížil tak, aby odpovídala společenské nebezpečnosti jeho jednání a zároveň aby plnila dostatečně generálně preventivní funkci.

II. Obsah žaloby

10. V prvním žalobním bodě žalobce namítal nesprávné právní posouzení věci.
11. Žalobce sporoval právní posouzení vytýkaných skutků správními orgány. Žalobní obranu stavěl na námitce, že se nemohl dopustit porušení zákonných ustanovení upravujících „klasickou“ taxislužbu, protože vykonával přepravu na základě přepravní smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Vysvětlil, že písemnost smlouvy o přepravě je zachována v podobě údajů uložených v rámci aplikace Uber, kde jsou identifikovány podstatné obsahové náležitosti smlouvy nezaměnitelným způsobem (na poptávku odběratele je reagováno nabídkou odvozu s uvedením ceny a osoby, jež ji bude realizovat, pokud

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

odběratel souhlasí „odklikne“ políčko v aplikaci, čímž dojde k uzavření smlouvy – smlouva je uložena v elektronické podobě a k dispozici oběma stranám); poukázal mj. na možnost uzavření smlouvy ve prospěch třetího ve smyslu zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „občanský zákoník“).

12. Žalobce podrobil § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě jazykovému výkladu. Byl přesvědčen, že úmyslem zákonodárce bylo vyloučit, aby k uzavírání smluv docházelo „ve vozidle taxislužby“. Taktéž měl za to, že z jazykového znění citovaného zákonného ustanovení nevyplývá nezbytnost vymezení přesného počtu cestujících s jejich jmény a příjmeními ve smlouvě; zákon totiž obsahuje jen neurčité slovní spojení „údaje o přepravovaných osobách“. Správní orgány jsou přitom povinny zastávat takový výklad zákonného ustanovení, které je pro účastníka co nejpríznivější v souladu se zásadou *in dubio pro mitius*.
13. Ve druhém žalobním bodě žalobce namítal nepřezkoumatelnost a nezákonnost uložené sankce.
14. Upozornil na nezbytnost dodržení zásady legitimního očekávání, když v obdobných případech žalovaný ukládá nižší sankce ve výši 30 000 Kč, což prokazoval rozhodnutím žalovaného ze dne 3. 9. 2019, č. j. 118/2019-190-TAXI/3, a ze dne 30. 9. 2019, č. j. 129/2019-190-TAXI/3.
15. Nepřezkoumatelnost žalobou napadeného rozhodnutí spatřoval žalobce v tom, že žalovaný neposoudil řádně jeho majetkové poměry. V rozhodnutí absentují i úvahy o stanovení majetkových poměrů žalobce odhadem. Nesouhlasil ani s názorem žalovaného, že u žalobce postačí přihlížet k osobním a majetkovým poměrům prostřednictvím korektivu tzv. likvidační pokuty. Vytkl žalovanému, že pokud pro zmírnění dopadu žalobou napadeného rozhodnutí na poměry žalobce upozornil na možnost uhradit pokutu ve splátkách, pak ale je nutno vzít v potaz, že přijetí rozhodnutí o splátkách je plně závislé na vůli žalovaného.
16. Žalobce namítal, že celková délka správního řízení byla nepřiměřeně dlouhá, když žalobce byl stíhán pro správní delikt spáchaný dne 12. 9. 2018, prvostupňové správní rozhodnutí bylo vydáno dne 31. 10. 2018 a rozhodnutí žalovaného až dne 8. 11. 2019. Správní orgány tak délkou řízení porušily právo žalobce na spravedlivý proces, neboť věc má být projednána v přiměřené době. V této souvislosti žalobce odkázal na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 2. 2014, sp. zn. 30 Cdo 3300/2013, dle kterého by v případě dlouhého řízení, zejména v trestních věcech mělo dojít ke zmírnění trestu. Správní orgány proto měly délku správního řízení zohlednit při ukládání sankce.
17. Žalobce navrhl, aby soud žalobou napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, případně aby změnil výši uložené sankce.

III. Vyjádření žalovaného

18. K prvnímu žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že v žalobou napadeném rozhodnutí vysvětlil konstrukci zákona o silniční dopravě. Zdůraznil, že podstatou sporu je posouzení, zdali před přepravou došlo k řádnému uzavření písemné smlouvy dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Nesporoval možnost uzavření této smlouvy elektronickou formou; avšak nelze pomíjet zákonnou úpravu v zákoně o silniční dopravě, kde je jasně uvedeno, jaké náležitosti má tato smlouva vykazovat a že musí být uzavřena bezprostředně před přepravou. Naopak žalovaný zásadně nesouhlasil s právní konstrukcí žalobce, že smlouva byla uzavřena v aplikaci Uber a i její podstatné náležitosti byly v aplikaci zachyceny. Pokud totiž danou

smlouvu neměli cestující před přepravou a ani po ní k dispozici, nelze za smlouvu považovat to, že kdesi v systémech společnosti Uber měly existovat údaje, z nichž se po přepravě smlouva vygenerovala. Smlouva před přepravou vůbec vypracována nebyla, je tudíž irelevantní rozebírat pojem bezprostřednosti jejího uzavření před přepravou, údajích o přepravovaných osobách, počtu cestujících atp.

19. Ke druhému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že rozhodnutí, na která odkazoval žalobce a jimiž prokazoval porušení zásady legitimního očekávání, nejsou srovnatelná s žalobou napadeným rozhodnutím. Jedná se totiž o rozhodnutí, která byla vydaná v době, kdy dopravci provozovali taxislužbu před Uber, kdy tato aplikace zobrazovala cestujícím po objednání přepravy jméno dopravce, tj. informaci o tom, s kým uzavírali smlouvu. Navíc tato aplikace umožňovala přepravu bezplatně zrušit do dvou minut od objednání. A po provedené přepravě si cestující mohl stáhnout elektronickou přepravní smlouvu do mobilu. Byť ani v těchto případech nebyla ze strany správních orgánů shledána řádně uzavřená smlouva, byly zde na straně dopravců hodnoceny značně polehčující okolnosti a nižší společenská nebezpečnost jednání. Naopak v nyní posuzovaném případě (jenž se odehrál sedm měsíců před odkazovanými případy) neměli cestující smlouvu k dispozici.
20. Žalovaný konstatoval, že ve správním řízení nedodržení pořádkových lhůt nezakládá žalobcem tvrzenou nepřiměřenou délku řízení a neporušuje tak právo žalobce na spravedlivý proces.
21. Žalovaný navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout.

IV. Ústní jednání

22. Na ústním jednání konaném dne 19. 4. 2023 právní zástupce žalobce odkázal na žalobní námítky a setrval na svém procesním stanovisku. Žalovaný rovněž setrval na svém procesním stanovisku a odkázal na odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí a vyjádření k žalobě.
23. Soud na ústním jednání přečetl žalobcem v žalobě navržené důkazy, a to rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 9. 2019, č. j. 118/2019-190-TAXI/3, a ze dne 30. 9. 2019, č. j. 129/2019-190-TAXI/3; soud z nich zjistil, že rozhodnutími byla účastníkům snížena pokuta v prvním případě na 30 000 Kč a ve druhém případě na 35 000 Kč. V obou rozhodnutích bylo konstatováno, že aplikace Uber, přes kterou dopravce uzavřel přepravní smlouvu, sice umožnila cestujícím seznámit se s informacemi o přepravě, ale nenaplnila požadavky § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, přesto cestujícím poskytla nadstandardní informace o poskytnuté přepravě a umožnila svobodně se rozhodnout, zdali mají zájem tuto službu využít.

V. Posouzení věci soudem

24. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, a to v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán; přitom vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1, 2 s. ř. s.).
25. Po provedeném řízení dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná.
26. Městský soud na úvod poznamenává, že otázkami vznesenými v nyní podané žalobě se zabýval již opakovaně v mnoha svých rozsudcích (namátkou např. rozsudky ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 121/2017 - 39 a č. j. 10 A 158/2017 - 37, ze dne 19. 12. 2022, č. j. 10 A 73/2019-98, ze dne 17. 6. 2021, č. j. 15 A 91/2019-22, ze dne 11. 10. 2021, č. j. 10 A 178/2019-20 či ze

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

dne 16. 12. 2021, č. j. 15 A 54/2019-22). Soud po posouzení skutkového a právního stavu dospěl k závěru, že není důvod se od svých předchozích rozhodnutí odklánět, a z tohoto důvodu částečně, s přihlédnutím ke specifickým nyní projednávané věci, přejal závěry ze svých předcházejících rozhodnutí, na které bude pro úplnost odkazovat. Městský soud zároveň uvádí, že nespatřuje důvod opakovaně a zdlouhavě vypořádávat každou jednotlivou námitku žalobce, když vše podstatné již bylo řečeno výše citovanou judikaturou, která je právnímu zástupci žalobce dobře známá, jelikož ve všech uvedených věcech vystupoval jako zástupce tamních žalobců.

27. Mezi účastníky nebyl sporný skutkový stav, toliko jeho právní posouzení. Námitkami uplatněnými pod prvním žalobním bodem, v nichž žalobce poukazoval na nesprávné posouzení právní kvalifikaci skutků, jichž se měl dopustit, soud opět již v minulosti řešil i ve věcech jiných žalobců, kteří byli taktéž shledáni vinnými z přestupku podle § 35 odst. 1 písm. e), n) zákona o silniční dopravě. V rozsudcích ze dne 24. 3. 2021, č. j. 9 A 155/2019-41, a ze dne 17. 6. 2021, č. j. 15 A 91/2019 – 47, ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 121/2017 - 39 a č. j. 10 A 158/2017 - 37, ze dne 17. 6. 2021, č. j. 15 A 91/2019-22, či ze dne 18. 5. 2020, č. j. 9 A 117/2018 - 49. Jiné senáty zdejšího soudu ve shora odkazovaných rozhodnutích zaujaly shodné a jednoznačné právní názory, a soud neshledává důvodu se od závěrů v nich vyslovených odchýlovat. V následující argumentaci z nich proto v dále naznačeném rozsahu vychází a v podrobnostech na ně odkazuje.
28. Ve výše označených rozhodnutích soud poukazoval na závěry vyslovené ve zrušujícím rozsudku ze dne 31. 10 2017, č. j. 9 As 291/2016 - 136, v němž Nejvyšší správní soud sice o povaze přepravy přes aplikaci Uber konečným způsobem nerozhodl, zaujal ovšem v tomto směru důležité stanovisko že: *„[p]řeprava osob skutečněná řidiči, kteří používají aplikaci UberPOP, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům. Při aplikaci práva je třeba vycházet z aktuálního právního rámce a konkrétní situaci hodnotit jeho optikou, nikoli naopak.“* Tentýž soud pak pokračoval, že *„[m]ěstský soud tedy neměl ustrnout na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který doposud není regulovaný. Měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace UberPOP ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevypovídají. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění týkající se projednávané věci.“* Jinými slovy řečeno, z citovaného rozsudku se podává, že pokud faktická povaha činnosti žalobce naplňovala činnost taxislužby, musela se řídit zákonem stanovenými pravidly pro výkon taxislužby.
29. K tomu lze doplnit, že charakterem služeb spojených s využíváním aplikace Uber se v minulosti opakovaně zabýval i Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“), a to např. v rozsudku ze dne 20. 12. 2017 ve věci C - 434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, v němž SDEU pod bodem 39 uvedl, že: *„zprostředkovatelská služba společnosti Uber spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jimž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by Tito řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů. Společnost Uber má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. Pokud jde o posledně uvedený aspekt, zdá se zejména, že Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení.“

30. SDEU v tomto rozsudku potvrdil, že přepravní služby zprostředkovávané společností Uber nepatří pod rozsah článku 56 Smlouvy o fungování Evropské unie, na něž se vztahuje zásada volného pohybu služeb, nýbrž spadají do režimu článku 58 odst. 1 této Smlouvy (jedná se o „služby v oblasti dopravy“). Zároveň však – což je pro nynější věc podstatné – z tohoto rozsudku jednoznačně vyplývá, že splňuje-li žalobcem poskytnutá přepravní služba navázaná na předchozí zprostředkování přes aplikaci Uber parametry výkonu taxislužby podle zákona o silniční dopravě, nebrání právo EU použití těchto vnitrostátních předpisů na projednávanou věc. Vzhledem k závěrům vysloveným v tomto rozsudku SDEU lze říci, že služba Uber se skládá ze dvou částí, a to ze zprostředkování dopravy pomocí mobilní aplikace, jež je následováno samotnou dopravou poskytovanou jednotlivými řidiči; tyto dvě činnosti od sebe nelze oddělit. Provozovatel služby Uber pak kontroluje veškeré důležité prvky dopravy cestujícího – tj. cenu za přepravu, za dopravce obeznamuje cestujícího s výší jízdného, provádí rozpis jízdného i fakturaci a ve všem podstatném komunikuje namísto dopravce se zákazníkem, ovlivňuje motivaci řidičů i motivaci cestujících, jakož i požadavky na řidiče a jejich vozidla. To vše je podle názoru soudu důkazem o velmi propracovaném a systematickém zasahování organizátora samotné přepravní služby odlišného od dopravce do přepravy vozidly jednotlivých řidičů včetně žalobce, kteří jsou tak pouze vykonavateli smlouvených jízd k požadavku zákazníka a zcela bez ohledu na přepravní potřeby samotného dopravce. V tomto směru tak aplikace Uber přebírá roli dispečinku v organizaci přepravy vozy taxislužby spolupracujících dopravců s tím, že živého dispečera nahrazuje automatizovaný softwarový systém, který distribuuje konkrétní požadavky poptávajících zákazníků po přepravní službě mezi nasmlouvané dopravce za úplaty odpovídající předem stanovené cenové představě nabízející smluvní strany (čili samotným zprostředkovatelem a organizátorem přepravy), vyjádřené před jízdou.
31. Z judikatury SDEU lze také dovodit, že výše uvedené závěry je možno aplikovat rovněž v řízeních trestní povahy. SDEU totiž v rozsudku ze dne 10. 4. 2018 ve věci C-320/16 Uber France SAS výslovně připustil možnost aplikace sankčních ustanovení vnitrostátního práva pro situace, v nichž samotné přepravní jízdě předchází zprostředkování pomocí elektronické aplikace.
32. Jelikož žalobce přepravu poskytl právě na základě zprostředkování (objednání) přes aplikaci UBER, jsou uvedená obecná východiska na jeho případ plně přenositelná. V projednávané věci se jeví jako zcela zřejmé, že žalobce jako dopravce a řidič poskytoval po elektronickém zprostředkování společností Uber samotnou přepravní službu pro cestující, a to zcela dle jejich přepravní potřeby, čili bez ohledu na přepravní potřebu samotného žalobce, přičemž tak činil za úplaty.
33. Žalobce v nyní posuzované věci zaměřil svou žalobní obranu na to, že jím poskytovaná služba byla službou podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, tedy službou přepravy poskytované na základě předchozí písemné smlouvy.
34. Z ustanovení § 21 odst. 1 písm. a) zákona o silniční dopravě se podává, že dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Podle odstavce 2 věty první uvedeného ustanovení dopravce při provozování taxislužby nesmí použít vozidlo taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.

35. Podle § 21 odst. 3 písm. c) bodu 1 a 2 zákona o silniční dopravě je dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících, vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno 1. střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a 2. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby.
36. Podle § 21 odst. 3 písm. d) bodu 1 a 2 zákona o silniční dopravě je pak dopravce v takovém případě současně povinen zajistit, aby vozidlo taxislužby bylo vybaveno měřicí sestavou taxametru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, jejíž součástí je taxametr, měřící převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna; a knihou taxametru.
37. Porušením těchto povinností může dojít k naplnění znaků skutkové podstaty přestupků podle § 35 odst. 1 písm. e) a podle § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě.
38. Podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě je dopravce 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).
39. Soud k námitkám žalobce založeným na argumentaci akcentující poskytování smluvní přepravy v režimu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě předepisuje, že v minulosti opakovaně zdůraznil, že řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu podle § 65 a násl. s. ř. s. je postaveno na principu, že je to žalobce, kdo s ohledem na dispoziční zásadu přísně ovládající tento typ soudního řízení správnímu soudu předestírá konkrétní důvody, pro které považuje žalobou napadené rozhodnutí za nezákonné. Obsah a kvalita žaloby v zásadě předurčuje obsah a kvalitu rozhodnutí soudu. Není přitom úlohou soudu, aby za žalobce žalobní argumentaci dotvářel.
40. Soud se tak věnoval žalobcem uváděným námitkám pouze v té míře obecnosti, v jaké je sám žalobce vznesl (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 10. 2015, č. j. 6 Afs 9/2015 - 31). Pokud žalobce v žalobních bodech neprezentuje dostatečně konkrétní názorovou oponenturu vedoucí ke zpochybnění závěrů správního orgánu, nemusí soud hledat způsob pro alternativní a originální vyjádření závěrů, k nimž již správně dospěl správní orgán (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2014, č. j. 6 As 54/2013 - 128). Soud s přihlédnutím k uvedeným judikатурním východiskům situace uzavírá, že se plně ztotožnil s argumentací, kterou v návaznosti na žalobcovy odvolací námitky uvedl žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí, neboť žalobní námitky se v právě řešeném rozsahu ve všem podstatném překrývají s žalobcem uplatněnými odvolacími námitkami.
41. Soud proto pouze opakuje, že pro posouzení, zda byla přeprava poskytnuta v režimu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, je rozhodné, zda mezi objednatelem/cestujícím a žalobcem došlo k uzavření předchozí písemné smlouvy, zda tato smlouva byla či nebyla uzavřena bezprostředně před zahájením přepravy a zda obsahovala povinné zákonné náležitosti. Mezi účastníky přitom není sporu o tom, že dne 2. 5. 2018 cestující uzavřeli

s žalobcem smlouvu o přepravě prostřednictvím aplikace Uber, kdy identifikaci dopravce, jeho obchodní jméno, sídlo a IČ se dozvěděli až prostřednictvím následně obdržené faktury; smlouva byla uzavřena v rozporu se zákonem bezprostředně před přepravou; a neobsahovala údaje o přepravovaných osobách, neboť v kolonce „cestující“ bylo uvedeno pouze „J. J.“ aniž by se zde objevilo označení skutečně přepravovaných osob, a to pánů K., M. a D. (viz strany 5 až 8 prvostupňového správního rozhodnutí a strany 3 až 6 žalobou napadeného rozhodnutí). Soud tak dává za pravdu správním orgánům, že shora zmíněné absentující údaje jsou jednou ze základních náležitostí smlouvy dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Smlouva o přepravě před jejím započítáním tedy nesplňovala náležitosti stanovené zákonem o silniční dopravě, a proto se ani z tohoto důvodu nemohlo jednat o smluvní přepravu ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě.

42. Žalobce tak při poskytnutí přepravy nerespektoval podmínky stanovené v § 21 odst. 4 zákona o silničním provozu, neboť smlouva byla v rozporu s tímto ustanovením uzavřena bezprostředně před uskutečněním přepravy a neobsahovala nezbytné náležitosti. Žalobce sice v žalobě tvrdí, že písemná smlouva byla v elektronické podobě uložena v rámci aplikace Uber (na úložišti), tedy se v souladu s § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě nacházela ve vozidle v průběhu přepravy. K tomu soud uvádí, že smlouva splňující veškeré požadavky zákona dle § 21 odst. 4 před samotnou jízdou nebyla uzavřena, neboť shora uvedené podstatné údaje se cestující dozvěděli až po jejím uskutečnění. K tomu soud zdůrazňuje, že žalobce v průběhu celého správního řízení ani v podané žalobě či při ústním jednání nenavrl provedení důkazu jím tvrzenou smlouvou. Neunesl tak důkazní břemeno ohledně svého tvrzení o uzavření písemné smlouvy, neboť neprokázal, že by předchozí písemná smlouva, splňující požadavky dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, byla, byť elektronicky, s cestujícími uzavřena, a to navzdory skutečnosti, že bylo jeho povinností mít vozidlo touto smlouvou vybaveno.
43. Jak uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 9. 9. 2020, č. j. 9 A 155/2019-41, soud „nezpochybňuje, že předchozí písemnou smlouvu bylo možné uzavřít v elektronické formě, ovšem jak uvedeno výše, taková smlouva ve věci žalobce nevznikla. V této souvislosti lze odkázat i na Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky, na něž se žalobce v průběhu řízení odvolával. V memorandu společnost Uber mj. deklarovala svou ochotu a připravenost přizpůsobit své podnikání zákonu o silniční dopravě a provést změny v mobilní aplikaci Uber tak, aby odpovídala tzv. smluvnímu režimu dle § 21 odst. 4 téhož zákona. Memorandum bylo přijato dne 30. 4. 2018, tedy až po dni spáchání projednávaných přestupků, z čehož lze podřídně dovodit, že ke dni spáchání přestupků mobilní aplikace Uber těmito požadavkům nevyhovovala. Pro úplnost soud uvádí, že nová zákonná pravidla pro poskytování přepravy na základě aplikace Uber byla do zákona o silniční dopravě zavedena novelou č. 115/2020 Sb., i ta však zachovala povinnost sdělit objednateli ještě před objednáním přepravy konečnou cenu za tuto přepravu a dále údaje o dopravci, kterými jsou jeho jméno a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo. V aktuálně účinném znění zákona o silniční dopravě jsou tedy pro dopravce využívající aplikaci Uber tyto povinnosti stanoveny zcela výslovně.“
44. Ze shora uvedených důvodů (neuzavření smlouvy s náležitostmi dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě) se soud pro nadbytečnost nezabýval odkazy na ustanovení občanského zákoníku uváděnými žalobcem na podporu jeho tvrzení o předpokladech pro uzavření smlouvy obecně.

45. Za daného skutkového stavu tak soud přisvědčil žalovanému, že přeprava realizovaná prostřednictvím aplikace Uber svým charakterem odpovídala poskytnutí taxislužby ve smyslu § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Obdobný závěr vyplývá z rozhodovací praxe zdejšího soudu. Podle rozsudku ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 158/2017-37, „*aplikace Uber toliko s cílem provozní úspory přebírá roli dispečinku v organizaci přepravy vozy taxislužby spolupracujících dopravců s tím, že živého dispečera nahrazuje automatizovaný softwarový systém, který distribuuje konkrétní požadavky poptávajících zákazníků po přepravní službě mezi nasmlouvané dopravce za úplatu odpovídající předem stanovené cenové představě nabízející smluvní strany (čili samotným zprostředkovatelem a organizátorem přepravy), vyjádřené před jízdou předmětným odhadem ceny, a po jízdě fakturaci samotného jízdného podle skutečných podmínek parametricky cenotvorně ovlivňujících výslednou cenu. (...) Nebyla-li žalobcem poskytnutá přeprava spolujízdou, nýbrž představovala úplatně poskytnutou přepravní službu povahy taxislužby, v níž úlohu dispečinku plnila aplikace organizátora celého systému přepravy UberBlack, musela z povahy věci podléhat zákonné úpravě taxislužby tak, jak ji pro všechny dopravce jednotně stanovil zákon o silniční dopravě*“.
46. Na povinnosti respektovat § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě nic nemění ani to, že žalobce měl vozidlo evidováno jakožto vozidlo bez taxamtru. Žalovaný se obdobnou odvolací námitkou obsáhle zabýval na straně 3 žalobou napadeného rozhodnutí a k této skutečnosti přihlédl při určení sankce, jestliže na straně 7 svého rozhodnutí, kde mj. uvedl, že nelze tolerovat situaci, kdy určití dopravci právě tímto způsobem zneužívají značných výhod provozování taxislužby s menšími riziky kontroly, nelze tedy takového jednání akceptovat a nevynucovat si dodržování zákona. Pokud tedy dopravce poskytne přepravu, která svým charakterem odpovídá „klasické“ taxislužbě, vztahují se na něj povinnosti stanovené v § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě a při jejich nerespektování se dopustí příslušných přestupků. Žalobce byl proto za vytýkané delikty potrestán právem, neboť pro uplatnění výjimky z označení a vybavení vozidla dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě nebyly splněny zákonem stanovené předpoklady.
47. Pro úplnost soud ve vztahu k uvedenému okruhu námitek odkazuje na závěry žalovaného, který v napadeném rozhodnutí v reakci na obsahově obdobné odvolací námitky přesvědčivě popsal důvody, pro které uzavřel, že nebyly splněny podmínky pro podřazení žalobcem poskytované služby pod smluvní přepravu dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Soud se s těmito závěry žalovaného ztotožňuje, neshledává důvodu se vůči nim jakkoli vymezovat a v podrobnostech na ně pro stručnost odkazuje (viz strany 3 až 6 žalobou napadeného rozhodnutí).
48. Soud pro úplnost podotýká, že Nejvyšší správní soud konstantně judikuje, že povinnost orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit nelze interpretovat jako požadavek na detailní odpověď na každou námitku. Soud či správní orgán může na určitou námitku reagovat i tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí prezentuje od názoru účastníka řízení odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní, tím se s námitkami účastníka řízení vždy – minimálně implicitně – vypořádá. Absence odpovědi na ten či onen argument v odůvodnění tak bez dalšího nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí či dokonce jeho nepřezkoumatelnost. Podstatné je, aby se orgán veřejné moci vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 - 13, ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 - 13, a ze dne 21. 12. 2011, č. j. 4 Ads 58/2011 - 72, či usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. II. ÚS 2774/09, a ze dne 11. 3. 2010, sp. zn. II. ÚS 609/1). Není proto nepřezkoumatelným rozhodnutí, v jehož

odůvodnění orgán veřejné moci prezentuje od názoru účastníka řízení odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní, a toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí (srov. nálezn Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08). Soud s ohledem na shora uvedené závěry nebyl povinen vypořádat se se všemi dílčími subnámitkami týkajícími se především kontraktačního procesu ve vztahu ke smlouvě o přepravě dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, uzavření smlouvy ve prospěch třetího, neboť jejich posouzení by nemohlo ze shora vyložených důvodů nic změnit na výše vyložených závěrech. Soud taktéž nevejde do argumentačního procesu s žalobcem předestřeným jazykovým výkladem citovaného zákonného ustanovení, neboť jak shora uvedeno je žalobcův výklad rozporným s výkladem zastávaným ustálenou judikaturou správních soudů, z níž naopak v dané věci vycházel zdejší soud.

49. Ve druhém žalobním bodě žalobce namítl jednak porušení zásady legitimního očekávání, když v obdobných případech žalovaný ukládá nižší sankce ve výši 30 000 Kč, což prokazoval rozhodnutím žalovaného ze dne 3. 9. 2019, č. j. 118/2019-190-TAXI/3, a ze dne 30. 9. 2019, č. j. 129/2019-190-TAXI/3. Soud však s tímto názorem žalobce nesouhlasí, když z daných rozhodnutí vyplývá, že správní orgány v těchto případech rozhodovaly na základě odlišného skutkového stavu, když přepravní smlouva sice vykazovala vady, ale nikoli natolik podstatné jak tomu bylo v dané věci (viz bod 23 tohoto rozsudku). Naopak je městskému soudu z úřední činnosti známo, že v posuzované věci uložena pokuta nevybočuje z výše sankcí, které žalovaný za stejné přestupky ukládal v rozhodném období. V řízení vedeném u městského soudu ve sp. zn. 15 A 54/2019, sp. zn. 10 A 73/2019 a sp. zn. 14 A 76/2019 byla za stejné přestupky uložena sankce ve výši 80 000 Kč. Sankce uložená žalobci ve výši 70 000 Kč se tak nevymyká správní praxi žalovaného.
50. Dále žalobce namítal nepřezkoumatelnost žalobou napadeného rozhodnutí, kterou spatřoval v tom, že žalovaný neposoudil řádně majetkové poměry žalobce, soud však současně s žalovaným zdůrazňuje, že žalobce po celé správní řízení a ani v řízení před soudem nic konkrétního ke svým majetkovým poměrům netvrdil, a rovněž soudu své majetkové poměry nikterak nedoložil. Za této situace se pak žalovaný na straně 7 s odkazem na judikaturu zcela dostačujícím způsobem s danou námitkou vypořádal, když poukázal na to, že žalobce je fyzickou podnikající osobou a v případě nedostatku údajů o majetkových poměrech žalobce nelze uloženou výši pokuty bez dalšího považovat za pro žalobce likvidační. Pro úplnost soud uvádí, že povinnost přihlídnout k osobním a majetkovým poměrům pachatele dopadá na správní orgán pouze tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133). Jinými slovy, správní orgány se majetkovými poměry obviněného zabývat nemusí, pokud z jeho tvrzení, ze spisu ani z výše ukládané pokuty nevyplývá, že by likvidační účinek mohl nastat. Při zjišťování osobních a majetkových poměrů má správní orgán vycházet z informací, které vyplynuly v průběhu řízení, či které byly poskytnuty samotným účastníkem řízení. Pokud se správnímu orgánu takových podkladů nedostává, výši pokuty stanoví odhadem (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2021, č. j. 9 A 155/2019-41).
51. Shodně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud v rozhodnutí ze dne 6. 10. 2022, č. j. 1 As 99/2021 – 50, když v bodech [39] a [40] uvedl následující: *“[p]okud žalovaný v případě pasivity stěžovatele využil pro stanovení výše sankce svého odhadu, který v rozhodnutí přezkoumatelným způsobem popsal, považuje Nejvyšší správní soud tento postup za dostatečný. Namítá-li stěžovatel,*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

že správní orgány provedly odhad nesprávně, měl v průběhu správního řízení poskytnout základní údaje o svých osobních a majetkových poměrech a také je věrohodným způsobem doložit či umožnit správnímu orgánu, aby ověřil jejich pravdivost. Úroveň součinnosti účastníka řízení tak do značné míry ovlivňuje výslednou preciznost posouzení možné likvidační povahy pokuty ve vztahu k jeho poměrům. Nejvyššímu správnímu soudu nadto neuniklo, že totožný přístup k (ne)poskytování součinnosti zaujímá značná část přestupců, které v obdobných řízeních rovněž zastupuje zástupce stěžovatele. Existuje tudíž důvodné podezření, že se jedná o účelové jednání či přinejmenším o pochybnou procesní taktiku. Nejvyšší správní soud dále připomíná, že majetkové poměry stěžovatele jsou jednou z rozhodujících okolností významných pro určení individuální výše sankce, včetně požadavku na její nelikvidační výši. Samotné majetkové poměry pachatele bez dalšího automaticky nevedou k uložení nižšího či vyššího trestu, vedou však k individualizaci uloženého trestu tak, aby uložený trest splnil své funkce a účel (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 4. 2021, č. j. 1 As 498/2020–29). Nejvyšší správní soud neshledal důvod odchýlit se od korektivu zákazu likvidační pokuty, který stanovil ve výše citovaném usnesení rozšířeného senátu, či jej jinak interpretovat, a to ani s ohledem na vývoj právní úpravy a praxe. Stěžovatel k otázce svých osobních a majetkových poměrů v řízení před správními orgány (ani městským soudem) žádné relevantní informace neposkytl. Správní orgány proto za dané situace zohlednily majetkové poměry stěžovatele dostatečně, a sice přiměřeným a logicky odůvodněným odhadem. Nejvyšší správní soud se tedy ztotožnil se závěrem městského soudu, že v případě stěžovatele nic nenasvědčuje tomu, že by uložená pokuta byla nepřiměřená či likvidační. ”

52. Výtku žalobce, že žalovaným nabízené řešení v podobě rozhodnutí o splátkách nelze přijmout, když takovéto rozhodnutí je plně odvislé na vůli žalovaného, soud pokládá za ryze účelovou. Žalovaný totiž jen žalobci nabídl možnou variantu řešení, v případě, kdy by uložená pokuta měla zasáhnout jeho majetkové poměry.
53. Důvodem pro snížení pokuty nemohla být ani žalobcem tvrzená nepřiměřená délka řízení. Lze přisvědčit tomu, že správní řád v § 71 odst. 3 stanoví lhůty pro vydání rozhodnutí. Jedná se nicméně o lhůty pořádkové, jejichž nedodržení nemá vliv na zákonnost rozhodnutí ve věci samé a nedotýká se hmotných práv účastníka řízení. Ze stejného důvodu překročení těchto lhůt *a priori* nemůže vést ke zmírnění sankce, která je stanovena s ohledem na okolnosti a závažnost dané věci. Pro úplnost soud uvádí, že se v nyní projednávané věci ani nejedná o výrazně nepřiměřenou délku řízení, neboť žalobce se vytykaného jednání dopustil dne 2. 5. 2018, řízení bylo zahájeno dne 12. 9. 2018, prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno již dne 31. 10. 2018, a napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 8. 11. 2019 a téhož dne i nabylo právní moci, tj. správní řízení trvalo cca 14 měsíců. Délku správního řízení sice může správní orgán zohlednit, nejde však o úvahu, která by byla povinná, neshledá-li správní orgán délku řízení významnou z hlediska individualizace trestu. A v dané věci soud ani neshledal, že by délka stěžovatelova přestupkového řízení nebyla natolik nepřiměřená, aby vyžadovala kompenzaci v podobě snížení pokuty.
54. Zásadní však je, že Nejvyšší správní soud v tomto směru ustáleně judikuje, že ani nepřiměřená délka řízení sama o sobě nezakládá povinnost správního orgánu zmírnit z tohoto důvodu ukládanou sankci. Soud poukazuje např. na závěry vyslovené v rozsudku Nejvyššího správního soudu 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 nezabaví 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 rovněž odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 4. 2022, č. j. 10 As 338/2021 – 56, kde v bodě 20 dospěl NSS v případě, kdy správní řízení rovněž probíhalo pod dobu 14 měsíců ke stejnému závěru: “[v] takovém případě se délka řízení ani zdaleka nepodobá případům, ve kterých ESLP dovozuje porušení práva na spravedlivý proces, proto není stěžovatelův poukaz na judikaturu tohoto soudu důvodný. V této souvislosti lze poukázat na řadu rozhodnutí NSS, v nichž byla délka řízení před správními orgány srovnatelná a nebyl shledán důvod pro snížení sankce z důvodu nepřiměřené délky řízení (rozsudky ze dne 20. 5. 2021, čj. 1 As 373/2020 - 40, či ze dne 28. 5. 2021, čj. 2 As 257/2020 - 37, nebo ze dne 26. 1. 2022, čj. 10 As 242/2021 - 46).” Soud se s těmito závěry plně ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci jakkoli odchýlovat.

55. Soud posoudil návrh žalobce na moderaci výše uložené pokuty podle § 78 odst. 2 s. ř. s., ze kterého vyplývá, že soud může upustit od potrestání nebo uložený trest za správní delikt snížit, pakliže byl uložen trest zjevně nepřiměřený. Jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23, smyslem moderace není hledání ideální výše sankce, ale její korekce v případech, kdy zjevně neodpovídá obecným představám o adekvátnosti a spravedlnosti sankce. Z toho důvodu v případě relativně nízkých sankcí bude moderace ze strany správního soudu málo častá.
56. Žalobci byla v projednávané věci uložena pokuta, která dosahuje toliko 1/3 maximálně možné výše uložené sankce. Pokuta nevybočuje z mezí stanovených zákonem, je přiměřená okolnostem případu a je způsobilá splnit svůj účel. Soud ji nepovažuje za nepřiměřenou, tím méně za zjevně nepřiměřenou. Podmínky pro její snížení, či dokonce upuštění od jejího uložení proto nejsou splněny.
57. Soud si je vědom závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013 - 46, a proto se zabýval novelou zákona o silniční dopravě účinnou od 1. 7. 2020 (provedenou zákonem č. 115/2020 Sb.), již došlo k liberalizaci právní úpravy taxislužby ve vztahu k nejčastěji používaným mobilním aplikacím (i aplikace Uber), nicméně pro žalobce příznivější úpravu neshledal (obdobně viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2021, č. j. 9 A 155/2019-41 či dne 9. 9. 2020, č. j. 10 A 73/2019-54), když považuje právní posouzení stanovené výše sankce žalovaným za správné, jakož i jím provedené hodnocení přitěžujících a polehčujících okolností a pro stručnost odkazuje na strany 6 až 11 žalobou napadeného rozhodnutí; soud tudíž opakuje, že dospěl k závěru, že žalobci nebyla uložena pokuta ve zjevně nepřiměřené výši.

VI. Závěr a náklady řízení

58. Soud dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu se zákonem a ustálenou judikaturou správních soudů, proto nedůvodnou žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
59. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce nebyl ve věci úspěšný a žalovanému žádné účelně vynaložené 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 vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno.

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

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

Praha 19. dubna 2023

Mgr. Gabriela Bašná v.r.
předseda senátu