Č.j.: 16 Co 141/2016 – 258

USNESENÍ

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Milana Chmelíčka a soudkyň JUDr. Ivy Březinové a JUDr. Lady Záviškové v právní věci

žalobců: **a/ Pavel S.**, nar. xxx, bytem xxx,
b/ Alena S., nar. xxx, bytem xxx,
c/ Rudolf M., nar. xxx, bytem xxx,
d/ Eva M., nar. xxx, bytem xxx,
e/ David Č., nar. xxx, bytem xxx,
f/ Marika D., nar. xxx, bytem xxx,
g/ Tamara D., nar. xxx, bytem xxx,
h/ Martina K., nar. xxx, bytem xxx,
ch/ Tomáš H., nar. xxx, bytem xxx,
i/ Jakub P., nar. xxx, bytem xxx,
j/ Alena H., nar. xxx, bytem xxx,
zastoupeni advokátem JUDr. Robertem Jehne
sídlem Praha 1, Washingtonova 1567/25

proti

žalované: **České aerolinie, a. s.,** IČ: 45795908, se sídlem Praha 6, Jana Kašpara 1069/1,
zastoupená advokátem JUDr. Jiřím Horníkem, LL.M.
sídlem Praha 1, Jungmannova 745/24

o 6 600 EURO s přísl.
o odvolání žalované proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 12.1.2016, č.j. 10 C 272/2014-112, po zrušení rozsudku Městského soudu v Praze nálezem Ústavního soudu ze dne 31. října 2017, sp.zn. I ÚS 2265/16,

takto:

I. Odvolací řízení se **přerušuje** do vydání rozsudku Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce.

II. Městský soud v Praze pokládá Soudnímu dvoru EU tuto předběžnou otázku:

Je dána povinnost dopravce Společenství k náhradě újmy cestujícímu dle čl. 3 odst. 5 věta druhá Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 v případě, kdy dopravce Společenství jako smluvní dopravce provozoval prvou část letu s mezipřistáním na letiště třetí země, z něj v rámci sdílení kódů (code sharing) provedl druhou část letu dopravce, který není dopravcem Společenství a a ke zpoždění na příletu na cílové letiště delším než tři hodiny došlo pouze v druhé části letu?

Odůvodnění:

1. Toto rozhodnutí je rozhodnutím dle § 109 odst. 1 písm. d/ občanského soudního řádu (dále jen „o.s.ř."), zároveň je i žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce. Shrnuje tedy pro potřeby Soudního dvora EU skutkové okolnosti a průběh sporu, možné právní posouzení dle vnitrostátního práva i práva EU, důvody předložení věci EU i argumenty stran a to dle požadavků Informativního sdělení o zahajování řízení o předběžné otázce vnitrostátními soudy (publikováno jako 211/C 160/01 v Úředním věstníku EU).
2. Skutkové okolnosti sporu jsou takové, že prvý úsek letu, za jehož zpoždění je žalobci po žalované požadována náhrada, provedla žalovaná, když její letadlo (let OK 350) odletělo v souladu s letovým plánem dne 16.1.2014 ve 23:40 hod. z letiště Praha a přiletělo na letiště v Abú Dhabí dne 17.1.2014 v 5:24 hod., plánový přílet byl v 6:05 hod. Druhý úsek letu po mezipřistání provedla dle letového plánu v rámci sdílení kódů (let OK 3172) společnost Etihad Airways. Společnost Etihad Airways není dopravcem Společenství. Při druhé části letu po mezipřistání došlo ke zpoždění, namísto odletu z Abú Dhabí dne 17.1. v 10:40 hod. odlétlo letadlo až dne 17.1. v 19:19 hod. a do Bangkoku přiletělo ve 3:53 hod. dne 18.1., let z Prahy do Bangkoku v délce 8 606 km tak byl opožděn o 488 minut.
3. Při právním posuzení soud I. stupně dovodil, že uplatněné nároky jsou nároky dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 Sb. (dále jen „Nařízení"), které je dle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie bezprostředně aplikovatelné. Působnost Nařízení na danou věc vyplývá z čl. 3 odst. 1 písm. a/, čl. 2 písm. h/ a dále i z rozsudku Evropského soudního dvora C-11/11, když cestující odletěli z pražského letiště, tedy z letiště členského státu EU. Opodstatněnost požadované výše uplatněného nároku pak soud dovodil z čl. 7 odst. 1 písm. c/ Nařízení ve spojení s rozsudkem Soudního dvora EU C-402/07.
4. Hlavní spornou otázkou byla pasivní legitimace žalované, ta namítala, že není pasivně legitimována, neboť v části letu z Abú Dhabí do Bangkoku nebyla provozujícím leteckým dopravcem (čl. 2 písm. b/ Nařízení). Soud I. stupně však odpovědnost žalované dovodil z čl. 3 odst. 5 věty druhé Nařízení, dle něhož jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti dle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím. Žalobě tedy zcela vyhověl.
5. Zdejší soud jako soud odvolací svým rozsudkem ze dne 26.4.2016, č.j. 16 Co 141/2016-140 rozsudek soudu I. stupně potvrdil, dále rozhodl dle úspěchu věci i o nákladech odvolacího řízení. Již v tomto prvém odvolacím řízení navrhla žalovaná, aby byla věc předložena Soudnímu dvoru EU zejména k posouzení odpovědnosti smluvního dopravce za část letu provozovaného jiným dopravcem. V tomto stádiu řízení odvolací soud dospěl k závěru, že řešení právních otázek

navržených k předložení Soudnímu dvoru EU lze jednoznačně dovodit z výslovného nařízení č. 261/2004 a rovněž z rozhodnutí Soudního dvora EU C-11/11. Judikaturu Soudního dvora pak ani neshledal rozpornou s tím, že v odvolání zmíněný rozsudek C-173/07 na danou věc nedopadá. Odvolací soud se tak ztotožnil s tím, že let z letiště na území členského státu EU, na které se vztahuje smlouva o fungování EU, je nutno považovat za jediný let, i když je cílového letiště dosaženo s mezipřistáním (rozsudek C-11/11). Stejně jako soud I. stupně dále vyšel z čl. 3 odst. 5 Nařízení, dle něhož provozující letecký dopravce jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím. Aplikováno na danou věc, z čl. 3 odst. 5 Nařízení vyplývá, že za škodu vzniklou žalobcům zpožděním části letu, který provozovala společnost Etihad Airways, odpovídá žalobcům přímo žalovaná, neboť pojmovým znakem právního institutu zastoupení je, že se úkony zástupce přičítají přímo zastoupenému. Odvolací soud shledal tento výklad Nařízení i za zcela přiléhavý situaci a spravedlivý, když odpovědnost smluvního dopravce plyne ze smluvy a dopravce se jí nemůže zprostit tím, že část letu, kde došlo ke zpoždění, provozoval někdo jiný, když situaci hodnotil jako obdobnou, jako u jakékoliv jiné subdodávky. Odvolací soud při právním posouzení rovněž přihlédl k tomu, že výše uvedený právní závěr byl zaujat i jinými senátu zdejšího soudu, které řešily typově shodné případy (rozsudky sp.zn. 19 Co 82/2015 a 64 Co 331/2015). Dále i dovodil, že za situace, kdy částka požadovaná jednotlivými žalobci nedosahuje 50 000 Kč, není proti jeho rozsudku dovolání k Nejvyššímu soudu ČR přípustné (§ 238 odst. 1 písm. c/ o.s.ř.), a takto poučil i účastníky v písemném vyhotovení svého rozsudku.

6. K ústavní stížnosti podané žalovanou Ústavní soud ČR svým nálezem ze dne 31.10.2018, č.j. I. ÚS 2265/16, rozsudek zdejšího soudu ze dne 26.4.2016, č.j. 16 Co 141/2016-140, zrušil. Ústavní soud dospěl k závěru, že odvolací soud porušil právo účastníků na spravedlivý proces dle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, která je součástí ústavního pořádku ČR (publikováno jako č. 2/1993 Sb.), když chybně poučil účastníky o nemožnosti dovolání. Dovodil, že uplatněný nárok je nárokem ze spotřebitelské smlouvy, proti rozhodnutí odvolacího soudu o takovém nároku je dovolání k Nejvyššímu soudu za užití § 238 odst. 1 písm. c/ o.s.ř. přípustné bez omezení výší předmětu řízení. V řízení i uložil odvolacímu soudu, aby se vypořádal s argumenty obsaženými v rozhodnutí Německého spolkového soudního dvora Xa ZR 132/08, na které odkazovala stěžovatelka.

7. Na podporu své argumentace předložila následně v odvolacím řízení žalovaná rozsudky Spolkového soudního dvora (dále jen i SSD) sp.zn. Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 a X ZR 101/16. Bylo argumentováno i závěry rozsudku SD EU C-302/16. Právě rozsudek SSD sp.zn. Xa ZR 132/08 řeší obdobný případ, kdy došlo ke zpoždění letu na jeho části, kterou provozoval jiný než smluvní dopravce, SSD zde dovodil, že odpovědnost smluvního dopravce není dána, neboť nebyl provozujícím leteckým dopravcem. V rozsudku sp.zn. X ZR 14/12 pak v obdobném případě i německý soud dovodil, že se jednalo o dva zvláštní lety. Obě tato rozhodnutí však byla přijata před rozhodnutím SD EU C-11/11, které definovalo let s mezipřistáním jako jediný let. Rozsudek SSD sp.zn. X ZR 73/16 řeší speciální případ, rozsudek sp.zn. X ZR 101/16 ovšem s odkazem na rozsudek SD EU C-302/2016 (jeho bod 27) dovozuje, že Nařízení nelze vykládat tak, že se smlouvu uzavírající provozující letecký dopravce nemůže zbavit svých povinností vyplývajících z Nařízení zapojením přepravce nepodléhajícího Nařízení (viz body 16 a 18 rozsudku). Městský soud v Praze tedy výše uvedené shrnuje tak, že závěry obsažené ve výše uvedených rozhodnutích SSD svědčí spíše pro argumentaci žalované, byť nelze přehlédnout, že odkaz na rozsudek SD EU C 302/16 není zcela přiléhavý, neboť v tomto rozsudku byla řešena jiná situace. Podstatou věci řešené SD pod sp.zn. C 302/16 bylo, že provozující letecký dopravce je povinen cestujícímu zaplatit náhradu, i když informoval toho, kdo uzavíral smlouvu (cestovní kancelář), o zrušení letu, ale neinformoval přímo cestujícího.

8. Žalobce svou právní argumentace kromě ustanovení Nařízení a rozsudků SD EU, ze kterých vyšly při svém rozhodnutí české soudy I. a II. stupně, doplnil o argumentaci rozsudkem ES EU C-559/16, vysvětlujícím pojem „vzdálenost letu“, když opět je let s mezipřistáním považován

za jediný let, a dále i zejména stanoviskem generálního advokáta Michala Bobka z 19.10.2017 ve věcech, které byly spojeny k projednání před SD EU, a to C-274/16, C-447/17 a C-448/16. Toto stanovisko primárně řeší otázku příslušnosti, výslovně se však i zabývá aplikací čl. 3 odst. 5 a čl. 13 Nařízení a dovozuje, že smluvní letecký dopravce nemůže uniknout smluvním závazkům dohodnutým s cestujícím tím, že zadá na základě subdodavatelské smlouvy část přepravní smlouvy jinému leteckému dopravci. V tomto smyslu je právní postavení provozujícího leteckého dopravce odvozeno od právního postavení smluvního leteckého dopravce, smluvní let; smluvní letecký dopravce je zde hlavní povinný a provozující letecký dopravce zástupcem (zejména body 75 – 77 Stanoviska).

9. V novém odvolacím řízení bylo i napevno postaveno, že letecký dopravce Etihad Airways není dopravcem Společenství ve smyslu čl. 2 odst. c/ Nařízení.

10. V dané věci vychází předkládající soud z toho, že na spor účastníků lze aplikovat pouze Nařízení, které je dle čl. 288 smlouvy o fungování ES závazné a přímo použitelné. Navíc uplatněný nárok ani nemůže být dle vnitrostátního práva úspěšný. Je totiž svou povahou nárokem na náhradu nemajetkové újmy, povinnost k její náhradě v případě protiprávního jednání není dána v českém právu obecně, ale dle § 2894 zák.č. 89/2012 Sb. (od 1.1.2014 účinný nový občanský zákoník) jen tehdy, byla-li výslovně ujednána, či stanoví-li to zvlášť zákon. Občanský zákoník pak stanoví povinnost hradit nemajetkovou újmu pouze v případě protiprávního zásahu do přirozených práv člověka (§ 2956), poškození věci ze svévole nebo škodolibosti (§ 2969 odst. 2), dále v případě osob, které újmu (třeba i ne vlastní) důvodně pociťují jako osobní neštěstí (§ 2971), v případě zájezdu (újma za narušení dovolené - § 2543) a porušení základních členských práv člena spolku závažným způsobem (§ 261). Zde lze dodat, že případ újmy za narušení dovolené dle § 2543 o.z. obecně směřuje proti pořadateli a odpovědnost nastupuje zejména, byl-li zájezd zmařen nebo podstatně zkrácen. Tato úprava je nejblíže posuzovanému případu, neupravuje však povinnosti dopravce, ale cestovní kanceláře. Povinnost k náhradě nemajetkové újmy je pak upravena i v § 3 odst. 2 zákona o obchodních korporacích, dovozuje se, že dopadá na případy, kdy se protiprávnost zakládá na porušení pravidla stanoveného zákonem o obchodních korporacích, tedy zejména na vnitřím fungování těchto korporací. Na věc nedopadá ani ust. § 31a zák.č. 82/1998 Sb., které zahrnuje povinnost k náhradě nemajetkové újmy v případě nezákonného rozhodnutí či nesprávného úředního postupu orgánu veřejné moci. Relevantní judikatura Nejvyššího soudu ČR využitelná v dané věci, i s ohledem na krátkou dobu účinnosti nového občanského zákoníku, chybí.

11. Městský soud v Praze shrnuje výše uvedené tak, že žaloba na náhradu nemajetkové újmy dle Nařízení může být v dané věci úspěšná jen tehdy, bude-li přijat závěr, že dle čl. 3 odst. 5 věty druhé Nařízení odpovídá smluvní dopravce (žalovaná) v případě letu s mezipřistáním i za zpoždění, ke kterému došlo v části letu, který smluvní dopravce neprovozoval, ale provozoval ho jiný dopravce, který není dopravcem Společenství. Zdejší soud přitom vychází z toho, že let s mezipřistáním může mít více provozujících leteckých dopravců, každý z těchto dopravců je provozujícím leteckým dopravcem pouze v té části letu, který skutečně provedl (čl. 2 písm. b/ Nařízení). Pro kladný závěr o odpovědnosti smluvního dopravce svědčí účel nařízení, kterým je vysoká ochrana cestujících, neboť v případě, že provozujícím leteckým dopravcem části letu z letiště mimo EU není dopravce Společenství, jako v tomto případě, nelze náhradu dle Nařízení poskytnout (čl. 3 odst. 1 písm. b/ Nařízení). Přitom poskytnutí náhrady smluvním dopravcem logicky nevylučuje možnost regresního postihu vůči provozujícímu leteckému dopravci (viz čl. 13 Nařízení). Pro záporný závěr svědčí skutečnost, že Nařízení zásadně, ovšem právě s výjimkou čl. 3 odst. 5 věty druhé, vychází z toho, že povinnost k náhradě má provozující letecký dopravce. Podpůrným argumentem a je judikatura SSD ve Spolkové republice Německo, která zjevně vychází ze závěru, že uložit povinnost k náhradě dle Nařízení smluvnímu dopravci nelze ani za užití čl. 3 odst. 5 věty druhé Nařízení. Argumentem pro sjednocení judikatury rozsudkem SD EU je pak odlišná judikatura českých a německých soudů. Za této situace tedy

zdejší soud dle § 109 odst. 1 písm. d/ a § 211 o.s.ř. odvolací řízení přerušil a dle čl. 267 písm. b/ věty druhé Smlouvy o fungování EU předložil věc SD EU k rozhodnutí o předběžné otázce formulované ve výroku II. tohoto usnesení.

Poučení:

Proti tomuto usnesení není dovolání přípustné, ledaže by Nejvyšší soud ČR na základě dovolání podaného do dvou měsíců od jeho doručení u soudu I. stupně dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně, anebo má-li být dovolacím soudem vyřešená právní otázka posouzena jinak. Dovolatel musí být zastoupen advokátem.

Praha dne 17. května 2018

JUDr. Milan Chmelíček, v. r.
předseda senátu