



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu Mgr. Martina Jachury a soudkyň JUDr. Jany Tondrové a Mgr. Nadi Pínové ve věci

žalobce: **Tomáš P.**, narozený dne xxx
bytem xxx, xxx
zastoupený advokátem JUDr. Robertem Jehne
sídlem Washingtonova 1567/25, 110 00 Praha 1

proti
žalované: **České aerolinie a.s.**, IČO 45795908
sídlem Evropská 846/176a, 160 00 Praha 6 – Vokovice

o zaplacení částky 400 euro s příslušenstvím, o odvolání žalobce proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 7. května 2020, č. j. 27 C 335/2018-25

takto:

- I.** Rozsudek soudu prvního stupně **se mění** tak, že žalovaná je povinna zaplatit žalobci částku 400 EUR spolu s úrokem z prodlení ve výši 9 % ročně z této částky od 21. 11. 2018 do zaplacení, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.
- II.** Žalovaná je povinna zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů ve výši 12 357,60 Kč, a to do tří dnů od právní moci rozsudku k rukám advokáta žalobce JUDr. Roberta Jehne.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem soud prvního stupně zamítl žalobu, jíž se žalobce domáhal po žalované zaplacení částky 400 EUR spolu s úrokem z prodlení z této částky. Výrokem II. uložil žalobci naplatit žalované náklady řízení ve výši 900 Kč.
2. Soud prvního stupně své rozhodnutí odůvodnil tím, že žalobce měl potvrzenou rezervaci na let provozovaný žalovanou č. OK711 na den 29. 6. 2018 z Lisabonu do Prahy. Tento let byl na příletu do Prahy opožděn o 185 minut a vzdálenost mezi Lisabonem a Prahou činí 2232 km. Takto zjištěný nesporný skutkový stav soud posoudil podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu.
3. Soud prvního stupně uzavřel, že ke zpoždění letu došlo z důvodu opožděného předchozího letu OK710 z Prahy do Lisabonu dne 29. 6. 2018 o 40 minut, když toto zpoždění bylo ovlivněno rozhodnutím řízení letového provozu ve Spolkové republice Německo z důvodu naplnění kapacity vzdušného provozu. Záznamy, které žalovaná předložila, a které se vztahovaly k tomuto rozhodnutí, považoval soud prvního stupně za věrohodné. Tuto událost lze dle soudu prvního stupně hodnotit jako mimořádnou okolnost ve smyslu bodu 14 a 15 preambule Nařízení a proto je třeba odečíst 40 minut z konečného zpoždění. Soud prvního stupně se vymezil proti závěrům uvedeným v rozhodnutí Městského soudu v Praze sp. zn. 19 Co 294/2019, definujícího pojmy velké zpoždění a významné zpoždění. Výrok o nákladech řízení byl odůvodněn ustanovením § 142 odst. 1 o. s. ř.
4. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce včasné a přípustné odvolání, v němž soudu prvního stupně vytýkal nesprávnost právních závěrů, když nalézací soud rozhodl v rozporu s ustálenou judikaturou Městského soudu v Praze. Jde zejména o rozhodnutí č. j. 70 Co 92/2020 – 64 ze dne 14. 5. 2020, které řešilo totožnou věc, pouze nárok jiného cestujícího ze stejného letu a dále pak již citované rozhodnutí č. j. 19 Co 294/2019-78 ze dne 30. 10. 2019.
5. Žalobce v odvolání uvedl, že s ohledem na znění Nařízení a judikaturu Soudního dvora EU, není doba 40 minut zpoždění způsobená řízením letového provozu mimořádnou okolností, a není ji tedy možno od celkové délky zpoždění odečítat. Odkázal na znění Nařízení, jež stanoví, že „Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení“, pak je třeba malé zpoždění způsobené řízením letového provozu považovat za něco zcela běžného, co je vlastní výkonu leteckého dopravce. Pro žalobce je proto nepřijatelný závěr soudu prvního stupně, že se v případě zpoždění 40 minut na předchozím letu jednalo o mimořádnou okolnost, která by umožňovala liberaci.
6. Žalobce zdůraznil, že Soudní dvůr EU již velké zpoždění definoval, a to opakovaně v rozsudku Sturgeon (C-402/07 a C-432/07), jenž citoval. Soudní dvůr EU podle žalobce jasně stanovil, že zpoždění velké, a tedy nikoliv běžné v letecké dopravě, je zpoždění větší než 2 hodiny. Doba zpoždění způsobena řízením letového provozu v délce 40 minut však skutečně za zpoždění velké, a tedy mimořádnou okolnost, nemůže být považována (a tedy ani od celkového zpoždění odečítána). Odvolacímu soudu navrhl, aby napadený rozsudek změnil tak, že žalobě vyhovějí a žalobci přízná náklady řízení před soudy obou stupňů.

7. Žalovaná se k odvolání žalobce nevyjádřila.
8. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání a v jeho mezích napadený rozsudek soudu prvního stupně včetně řízení, které jeho vydání předcházelo dle § 212 a 212a o. s. ř. a dospěl k závěru, že odvolání je důvodné. Odvolací soud má za to, že soud prvního stupně provedl dokazování v rozsahu nezbytném pro zjištění skutkového stavu rozhodného pro posouzení věci; zejména pokud jde o účastenství žalobce na letu z Lisabonu do Prahy dne 29. 6. 2018 (let OK711), přepravní vzdálenost, délku letu a konečného zpoždění, stejně jako záznamů žalované o průběhu letu. Takto zjištěný skutkový stav však soud prvního stupně posoudil po právní stránce nesprávně a proto odvolací soud v rámci odvolacího řízení skutkový stav posoudil odlišně a dospěl k jiným právním závěrům, na jejichž základě rozsudek soudu prvního stupně změnil (§ 220 odst. 1 písm. b/ o. s. ř.) tak, že žalobě zcela vyhověl.
9. Odvolací soud předně uvádí, že o obdobném nároku cestujících stejného letu OK711 bylo zdejším soudem rozhodováno v rámci odvolacího řízení (věc č. j. 70 Co 92/2020-64 ze dne 14. 5. 2020), žaloba byla shledána důvodnou. Jelikož odvolací soud věc posoudil stejně a věc rozhodl obdobně, odkazuje i na toto rozhodnutí.
10. Soud prvního stupně nevyhověl žalobě s odkazem na to, že z celkového zpoždění 185 minut je třeba odečíst 40 minut zpoždění způsobného rozhodnutím řízení letového provozu Spolkové republiky Německo u předcházejícího letu téhož stroje na trase Praha – Lisabon – letu č. OK 710. Soud odkázal na rozhodnutí Soudního dvora ve věci C 315/15, odečetl zmíněné 40 minutové zpoždění způsobené rozhodnutím řízení letového provozu, jež posoudil jako mimořádnou okolnost, které nebylo možno ze strany dopravce zabránit, od celkové doby zpoždění letu č. OK 711 na příletu do Prahy a dovedl, že zpoždění jdoucí na vrub žalovaného je méně než 3 hodiny, a proto podle čl. 14 preambule Nařízení žalobu zamítl. S tímto jeho právním posouzením se však odvolací soud ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie i dosavadní judikatury zdejšího soudu neztotožňuje.
11. Podle článku 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s čl. 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. Žalovaná se bránila tím, že neodpovídá za zpoždění letu, neboť to bylo zčásti způsobeno zpožděním předchozího letu do Lisabonu a je třeba zpoždění předchozího letu odečíst od doby celkového zpoždění, které pak nepřesáhne dvou hodin a žalobce nemá nárok na odškodnění za zpožděný let. Soud prvního stupně sice správně aplikoval Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, podle jehož článku 7 odst. 1 písm. b) obdrží cestující náhradu ve výši 400 EUR u všech letů o délce v rozmezí 1 500 až 3 500 km, nesprávné je však jeho posouzení podmínek liberace v případě existence mimořádných okolností. Nařízení č. 261/2004 ve svém čl. 5 odst. 3 v souvislosti se zrušením letu prohlašuje, že provozující letecký dopravce není povinen platit cestujícím náhradu škody dle článku 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. V souladu s tímto ustanovením je tedy provozující letecký dopravce zproštěn povinností nahradit cestujícím škodu, jestliže jsou kumulativně splněny následující podmínky: **došlo ke zrušení letu, nastala mimořádná okolnost, zrušení letu bylo způsobeno touto mimořádnou okolností (tzn. je zde příčinná souvislost mezi zrušením letu a mimořádnou okolností), mimořádné okolnosti by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.** Jelikož Soudní dvůr Evropské unie v rozhodovací praxi dovedl, že právo na náhradu škody mají nejen cestující zrušeného letu, ale také cestující významně zpožděného letu, mohou se provozující letečtí dopravci domáhat liberace z povinnosti hradit cestujícím škodu i v případě významného

zpoždění letu. Podmínky jsou pak stejné jako v případě zrušeného letu.

12. Podle článku 15 preambule Nařízení by se měl za vznik mimořádných okolností považovat pouze případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, **vyvolá velké zpoždění**, zpoždění do dalšího dne, nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení. V daném případě nedošlo v důsledku rozhodnutí letového provozu Spolkové republiky Německo (tzv. regulací) ani ke zrušení letu ani k jeho zpoždění do dalšího dne, a bylo tak třeba řešit otázku, zda se jednalo o tzv. „velké zpoždění“. V této souvislosti je třeba poznamenat, že výklad článku 15 preambule Nařízení byl učiněn již v rozsudku Soudního dvora Evropské unie (dále jen SDEU) ze dne 19. listopadu 2009 ve věci Ch. Sturgeona spol. proti Condor Flugdienst GmbH a S. Böck a spol. proti Air France SA vedeném pod C-402/07 a C-432/07 5. V článku 15 preambule Nařízení je uvedeno „velké zpoždění.“ V citovaném rozsudku v bodě 43 je na tento článek odkazováno s tím, že namísto pojmu „velké zpoždění“ je použito jako synonymum „významné zpoždění.“ Na uvedené pak navazuje bod 62 citovaného rozsudku, který již ohledně článku 15 preambule Nařízení spojuje nárok na náhradu škody s pojmem „významné zpoždění“. Výslovně pak stanoví, že „...je přitom třeba uvést, že tento pojem odpovídá zpoždění, s nímž zákonodárce spojuje určité právní následky. Jelikož článek 6 uvedeného nařízení připouští takové právní následky již v případě některých zpoždění letů o dvě nebo více hodin, vztahuje se patnáctý bod odůvodnění nezbytně i na zpoždění o tři nebo více hodin.“ Z uvedeného vyplývá, že ne každé rozhodnutí řízení letového provozu může být za splnění dalších podmínek mimořádnou okolností vylučující nárok na odškodnění, ale pouze takové rozhodnutí, jehož dopad týkající se konkrétního letadla činil minimálně dvě hodiny, neboť to je nejnižší časový limit, s nímž Nařízení spojuje nějaké právní důsledky. V souzené věci trvalo zpoždění letadla (let OK 710 – předcházející let téhož stroje z Prahy do Lisabonu) vyvolané rozhodnutím řízení letového provozu Spolkové republiky Německo, které participovalo na celkovém zpoždění letu OK 711 z Lisabonu do Prahy, jímž cestovali žalobci, pouhých 40 minut, a zjevně se tak nejedná o mimořádnou okolnost umožňující liberaci žalovaného jako leteckého dopravce. Totéž ostatně vyplývá, jak již bylo uvedeno, i z vlastního textu bodu 15 preambule Nařízení, i z důvodové zprávy k tomuto ustanovení. Kromě toho se tohoto tématu týká také další judikatura SDEU, jenž např. v rozsudku ze dne 23. října 2012 ve věci E. Nelson a další proti Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další proti Civil Aviation Authority spojené pod C-581/10 a C-629/10 v článku 38. stanoví, že „Aby se tato nerovnost odstranila, je třeba vykládat nařízení (ES) č. 261/2004 v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let byl významně zpožděn, může svědčit právo na stejnou náhradu škody jako cestujícím, jejichž let byl zrušen, tj. na náhradu škody stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení.“ Pojem „významné zpoždění“ je opět spojen s nárokem na odškodnění, které vzniká mimo jiné za podmínky, že zpoždění činilo minimálně 2 hodiny.
13. Žalovaná neprokázala, byť ji tím tížila důkazní povinnost, že by dle článku 5 odst. 3 Nařízení byla přijala nějaká nezbytná opatření proto, aby nedošlo k dalšímu zpoždění letu poté, co již důvody pro limitaci kapacity vzdušného prostoru odpadly. Naopak zpoždění předchozího letu bylo dále nikoli nepodstatným způsobem navýšeno – až na výsledných 185 minut.
14. Odvolací soud proto dospěl k závěru, že žaloba je důvodná a podle § 220 odst. 1 o. s. ř. rozsudek soudu prvního stupně změnil tak, že žalované uložil povinnost zaplatit žalobci částku 400 EUR spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 9 % této částky od 21. 11. 2018, tedy ode dne následujícího po odmítnutí plnění ze strany žalované, která takto reagovala na výzvy žalobce.
15. Odvolací soud rozhodl o nákladech nalézacího (§ 224 odst. 2 o. s. ř.), jakož i odvolacího (§ 224 odst. 1 o. s. ř.) tak, že uložil povinnost k náhradě žalované, která v nich neuspěla (§ 142 odst. 1 o. s. ř.). Lhůta ke splnění povinnosti k náhradě nákladů řízení je třídnenní a běží od

právní moci rozhodnutí (§ 160 odst. 1 o. s. ř.); náhrada nákladů řízení se platí do rukou advokáta účastníka, jemuž byla přisouzena náhrada nákladů řízení (§ 149 odst. 1 o. s. ř.)

16. Výše nákladů vedeného před soudem prvního stupně dosáhla 6904,80 Kč a tvoří ji náhrada vynaloženého soudního poplatku 1000 Kč, mimosmluvní odměna advokáta žalobce za tři úkony právní služby po 300 Kč podle § 14b odst. 1 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif. K aplikaci ust. § 14b tarifu na úkony realizované za žalobce do podání žaloby včetně (převzetí a příprava zastoupení, předžalobní upomínka a podání žaloby) přistoupil odvolací soud proto, že žalobu posoudil jako tzv. „formulářovou žalobu“ s ohledem na osobu advokáta žalobce, který v obdobných věcech zpožděných letů zastupuje větší množství klientů; problematika zůstává stejná a proměnných v žalobě je minimum. Žalobci byla dále přiznána mimosmluvní odměna za dva úkony právní služby dle § 6 odst. 1, § 7 bod4, § 8 odst. 1, § 11 odst. 1 písm. d/, g/ vyhlášky po 1 540 Kč, (vyjádření na výzvu soudu a účast na jednání 7. 5. 2020), paušální náhrada hotových výdajů připadající na tři úkony právní služby podle § 14 b odst. 5 vyhlášky po 100 Kč a dvě paušální náhrady podle § 13 odst. 3 vyhlášky po 300 Kč, to vše (kromě soudního poplatku) zvýšené o náhradu daně z přidané hodnoty ve výši 21 % (tj. 1024,80 Kč).
17. Výše nákladů odvolacího řízení dosáhla 5452,80 Kč a tvoří ji náhrada soudního poplatku 1000 Kč, dále mimosmluvní odměna advokáta žalobce za dva úkony právní služby po 1 540 Kč (sepis odvolání a účast u jednání odvolacího soudu) a paušální náhrada hotových výdajů po 300 Kč, to vše kromě soudního poplatku zvýšené o náhradu daně z přidané hodnoty ve výši 21 % (tj. 772,80 Kč).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí není dovolání přípustné (srovnej rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2020 sp. zn. 25 Cdo 920/2020).

Praha 15. září 2020

Mgr. Martin Jachura v.r.
předseda senátu