



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Marcely Kučerové a soudců Mgr. RNDr. Jany Zaoralové a JUDr. Jana Pavlíčka ve věci

žalobkyně: **P. P.**, narozena dne xxx
bytem xxx, xxx
zastoupena advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

proti

žalované: **Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft**, registrační číslo HRB2168
sídlem Von-Gablenz-Strasse 2-6, 50679 Kolín nad Rýnem, Německo
zastoupena advokátem Mgr. Pavlem Vincíkem
sídlem Ovocný trh 1096/8, 110 00 Praha 1

o 600 EUR s příslušenstvím, k odvolání žalobkyně proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 29. ledna 2019, č. j. 27 C 63/2017-57,

takto:

- I.** Rozsudek soudu I. stupně se **potvrzuje**.
- II.** Žalobkyně je povinna zaplatit žalované na náhradě nákladů odvolacího řízení 7405,20 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku k rukám Mgr. Pavla Vincíka, advokáta.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem rozhodl soud I. stupně takto: Žaloba, již se žalobkyně domáhá zaplacení částky 600 EUR po žalované spolu s úrokem z prodlení ve výši 8,05 % ročně za dobu od 28. 2. 2017 do zaplacení, se zamítá (výrok I.). Žalobkyně je povinna zaplatit žalované na náhradě

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.

nákladů řízení částku 7.405 Kč k rukám právního zástupce žalované do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku (výrok II.).

2. Z odůvodnění rozsudku se podává, že takto soud rozhodl o žalobě na zaplacení částky 600 EUR s příslušenstvím, již žalobkyně požadovala s odůvodněním, že u žalované společnosti měla potvrzenou rezervaci na let z Toronta do Frankfurtu dne 23. 11. 2016 a navazující let z Frankfurtu do Prahy dne 24. 11. 2016 pod číslem xxx, který měl dorazit do Prahy dne 24. 11. 2016 v 10:10 hodin, který však byl zrušen, a žalobkyně se tak dostala do cílového místa určení (Prahy) náhradním letem xxx dne 24. 11. 2016 v 17:05 hodin. Došlo tak k cca sedmihodinovému zpoždění. Nárok odůvodnila odkazem na článek 7 odst. 1 písm. c) Nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 2004.
3. Žalovaná s žalobou nesouhlasila s tím podstatným odůvodněním, že ke zrušení letu došlo z důvodu stávky letecké odborové organizace, která postihla provoz žalované dne 22. 11. 2016 a trvala až do 28. 11. 2016. Žalovaná se snažila stávce zabránit a následky stávky zmírnit, a to návrhem na předběžné opatření podaným k Okresnímu soudu v Hesensku, jímž se domáhala uložení povinnosti odborové organizaci stávku ukončit, avšak její návrh byl soudem zamítnut. Stejně tak bylo zamítnuto i odvolání žalované proti zamítavému rozhodnutí prvostupňového soudu. Stávka tak byla ukončena až dne 28. 11. 2016, protože žalovaná musela zrušit celkem více než 4 500 letů, včetně letu předmětného.
4. Soud I. stupně provedl dokazování ke sporným skutečnostem (za nesporné považoval, že žalobkyně měla potvrzenou rezervaci na let provozovaný žalovanou z Frankfurtu do Prahy, jenž byl letem navazujícím, a to na den 24. 11. 2016, jenž měl odlétat z Frankfurtu v 9:05 hodin a do Prahy přilétnout v 10:10 hodin, nespornou byla i skutečnost, že uvedený let byl zrušen a žalobkyně dosáhla cílového místa určení až náhradním letem xxx dne 24. 11. 2016 v 17:05 hodin). Existence stávky trvající v době od 22. 11. 2016 do 28. 11. 2016 byla soudu prokázána tiskem internetového zpravodajství; soud vzal též za prokázané, že žalovaná se snažila prostřednictvím návrhu na vydání předběžného opatření, jenž byl podán Zemskému pracovnímu soudu v Hesensku pod sp. zn. 16 Saga 1459/16, o uložení povinnosti odborové organizaci ustoupit od vyhlášení stávky. Tento návrh však byl zamítnut rozhodnutím Zemského pracovního soudu v Hesensku dne 22. 11. 2016.
5. Soud I. stupně odkázal na článek 14. Preambule Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 261/2004 a poté dovedl, že předmětná stávka je mimořádnou okolností, která vylučuje odpovědnost provozujících leteckých dopravců. Odkázal též na shodná rozhodnutí soudu I. stupně pod sp. zn. 6 C 22/2018, sp. zn. 53 C 28/2017 či rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 23. 10. 2018 pod č. j. 12 Co 185/2018-82.
S ohledem na závěr soudu, dle něhož nebyly zjištěny žádné skutkové okolnosti, které by byly důvodem odchýlení se od již vyjádřených právních názorů, soud žalobu zamítl.
Výrok o nákladech řízení odůvodnil § 142 odst. 1 o. s. ř. s tím, že zcela úspěšná žalovaná byla v řízení zastoupena advokátem.
6. Proti tomuto rozsudku podala včasné odvolání žalobkyně a namítala, že soud I. stupně nepřihlédl k žalobkyní tvrzeným skutečnostem a označeným důkazům, že dospěl k nesprávným skutkovým zjištěním a že jeho rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Konkrétně namítala, že i pokud by předmětné lety byly zrušeny v důsledku stávky pracovníků palubního personálu žalované, nejedná se o mimořádnou událost ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení. Pokyny pro výklad Nařízení určuje Sdělení Komise 1216/C 214/04. Ve svém článku 5 se pak Sdělení Komise zabývá i výkladem pojmu mimořádné okolnosti. Dle tohoto Sdělení Komise je pak mimořádnou okolností, coby odchylku od běžného pravidla, jež zohledňuje cíl ochrany spotřebitele, nutno vykládat restriktivně, přičemž všechny mimořádné události, například okolnosti vyjmenované v bodě 14. odůvodnění Nařízení, a tedy i stávka, nemusí nezbytně představovat důvody zprošťující povinnosti nahradit škodu, nýbrž je nezbytné posouzení okolností každého jednotlivého případu. K tomu žalobkyně odkázala na smysl a účel právní úpravy obsažené

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.

v Nařízení, kde je mimo jiné v bodě 1. uvedeno, že činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a měl by být zároveň brán zřetel na požadavky ochrany spotřebitele. Smyslem a účelem Nařízení je tedy chránit cestující coby slabší stranu a spotřebitele pro případ, že by jim byl odepřen nástup na palubu letadla, anebo by došlo ke zrušení či významnému zpoždění jejich letu. Mimořádné okolnosti je tedy nutné vykládat restriktivně. V intencích uvedeného je zřejmé, že se žalovaná snažila chovat ekonomicky a omezovat personální výdaje včetně zaměstnaneckých výhod a zabezpečení zaměstnanců. V takové situaci musí počítat s tím, že jeho postupu nebo jednání mohou přinést v budoucnu negativní důsledky, a to třeba v podobě nesouhlasu či nespokojenosti zaměstnanců, který může vyústit až do stávky. Žalovaná tak musí nést nepříznivé dopady následků z toho vzniklých. Z výčtu důvodů uvedených v článku 14. Preambule je přitom zřejmé, že odpovědnost dopravce není dána jen v situacích, které nemůže nikterak ovlivnit. Pokud k těmto důvodům přirovnáme jednání zaměstnanců leteckého dopravce, je zřejmé, že jako mimořádná okolnost nemohou obstát. Naopak, musí být v průběhu podnikatelské činnosti leteckého dopravce očekávána, a je tak vlastní její provozní činnosti. Poukázala na rozhodnutí Soudního dvora EU ze dne 17. 4. 2018, známé též pod názvem "Divoká stávka", kde Soudní dvůr EU právě připustil, že ne všechny stávky je možné kvalifikovat jako mimořádné okolnosti. V tamním případě se jednalo o stávku palubního personálu ve formě hromadného vybírání volna z důvodu nemoci, v reakci na oznámenou restrukturalizaci leteckého dopravce. Pokud v tamní věci bylo třeba dovodit, že stávka nebyla mimořádnou okolností, pak by se dle žalobkyně i v dané věci, kdy se jednalo o stávku, již se palubní personál snažil delší dobu předejít a která byla způsobena především žalovanou, nemělo jednat o mimořádnou okolnost. K tomu žalobkyně odkázala na konečný rozsudek Soudního dvora Lucemburska ze dne 18. 7. 2018, sp. zn. RPL 118/17, ve kterém Soudní dvůr Lucemburska přiznal v případě totožné stávky žalované cestujícím nárok na kompenzaci právě s ohledem na výše citovaný rozsudek Soudního dvora EU "Divoká stávka" (který však nepředložila). Žalobkyně navrhla, aby odvolací soud napadený rozsudek změnil tak, že žalobě v plném rozsahu vyhověl a žalobkyni přizná právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů.

7. Žalovaná ve svém vyjádření k odvolání žalobkyně poukazovala na správnost závěrů soudu I. stupně, ať již skutkových, tak právních. Kromě těchto závěrů odkazovala na rozhodnutí ve skutkově takřka identických sporech ohledně stávky zaměstnanců, kde žalovaná byla sama účastnicí a kde soudy bez jakýchkoli výkladových pochybností vztáhly pojem stávky na stávky zaměstnanců leteckého dopravce bez rozlišování jejího charakteru, tedy zda stávka byla předem ohlášena, či nikoliv (například rozsudky Městského soudu v Praze jako soudu odvolacího sp. zn. 12 Co 185/2018 ze dne 23. 10. 2018 a č. j. 17 Co 85/2019-115 ze dne 20. 6. 2019). Nejen jazykový, ale též teleologický výklad Nařízení v souvislosti s bodem 14. Preambule je zcela jednoznačný a klasifikuje stávku jako mimořádnou okolnost a neponechává žádný prostor pro případnou odlišnou interpretaci, jak činí žalobkyně. Žalovaná dále zdůraznila, že neměla jakkoli možnost stávku ovlivnit, měla sama zásadní a ekonomický zájem na tom, aby stávce předešla, pokud by měla nástroj, jak stávce účinně zabránit, pak by jej využila. K uvedenému poukazovala na právní úpravu stávky v německém právním řádu, která představuje (shodně jako v České republice) ústavně zakotvené právo, do kterého nebyla žalovaná oprávněna jakkoli zasahovat. V případě, že by soud interpretoval pojem "přiměřené opatření" tak, že se má jednat o ideální pracovníprávní podmínky vylučující výkon práva zaměstnanců na stávku, docházelo by k vytváření nelegitimního tlaku na zaměstnavatele – provozovatele letiště i letecké dopravce, kteří by pak byli nuceni akceptovat fakticky jakýkoli požadavek zaměstnanců na úpravu pracovních podmínek. Takový výklad by byl zcela absurdní.

Dle žalované není rozhodnutí ve věci tzv. „Divoké stávky“, vydané Evropským soudním dvorem (věc H. K. a TUIfly GmbH), aplikovatelné na danou věc, kdy se jednalo spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu poté, co byla bez předchozího upozornění oznámena restrukturalizace podniku, která se bezprostředně dotýkala zaměstnanců, nikoliv tedy o stávku ve

smyslu Nařízení. V daném případě byla organizována stávka jako řádně svolaná stávka odborné organizace sdružující zaměstnance žalované. Nadto žalovaná zdůraznila, že svému personálu nabízí velmi nadstandardní podmínky v zaměstnání. K totožnému závěru došel odvolací soud již v rozhodnutí č. j. 17 Co 85/2019. Rozsudek Lucemburského Soudního dvora, na který bez bližší citace odkazuje žalobkyně, pak není nikterak dohledatelný a nelze se k němu vyjádřit.

8. O výše uvedeném odvolání žalobkyně bylo rozhodnuto rozsudkem odvolacího soudu ze dne 20. listopadu 2019, č. j. 18 Co 300/2019-87, jenž však byl zrušen nálesem Ústavního soudu ze dne 18. srpna 2020, sp. zn. II. ÚS 1575/20, a to z důvodu nesprávného poučení o nepřipustnosti dovolání proti vydanému rozsudku. Ústavní soud v bodě 12., 13. a 18. nálezu uvedl, že pojen „vztahy ze spotřebitelských smluv“ je natolik široký, že umožňuje zahrnout nejen právní vztahy založené přímo spotřebitelskou smlouvou, ale také právní vztahy založené na základě právního předpisu, jestliže se jejich vznik odvíjí od spotřebitelské smlouvy, a to i když bude uplatněn nárok dán vůči osobě, která nebyla smluvní stranou této spotřebitelské smlouvy. V dané věci byl uplatněn nárok na náhradu za zrušení letu, který má svůj základ v přímo použitelném předpisu Evropské unie, podmínkou jeho vzniku však je smluvní vztah typicky mezi cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem, jehož obsahem je závazek provést let specifikovaný prostřednictvím rezervace letenky, nebo mezi cestujícím a jiným subjektem, jenž se zavázal zprostředkovat provedení tohoto letu u provozujícího leteckého dopravce. Ústavní soud zároveň neměl pochybnosti o tom, že žalobkyně jako stěžovatelka měla při uplatňování nároků vůči žalované postavení spotřebitele. Přípustnost dovolání tak nebyla vyloučena dle § 238 o. s. ř., nýbrž závisela na posouzení podmínek dle § 237 o. s. ř.
9. Odvolací soud poté znovu přezkoumal napadený rozsudek včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, dle § 212 a § 212a o. s. ř. Dospěl k závěru, že odvolání žalobkyně důvodné není.
10. Soud I. stupně správně (mlčky) dovodil pravomoc českých soudů k projednání a rozhodnutí v této věci s mezinárodním prvkem, daným skutečností, že žalovaný je právnickou osobou se sídlem ve státu EU; vzhledem k tomu, že žalovaná se řízení, které žalobkyně zahájila u českého soudu, účastní, vyplývá mezinárodní příslušnost českých soudů z článku 26 Nařízení rady (ES) č. 1215/2012 (Brusel I bis).
11. Na dostatečně zjištěný skutkový stav věci správně aplikoval Nařízení Rady (ES) č. 261/2004 (dále jen Nařízení), když žalobkyní namítaná Montrealská úmluva byla v oblasti náhrad cestujícím za zpožděné lety nahrazena právě tímto Nařízením (viz též bod 14 preambule Nařízení, z něhož tato skutečnost i výslovně vyplývá).
12. Podle č. 14 Nařízení stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.
13. Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
14. Podstatou odvolacích námitek je spor účastníků o liberační povahu prokázané stávky, vyhlášené a předem naplánované odborovou organizací palubního personálu (pilotů) žalovaného, opírající se o jejich mzdové požadavky, která měla bezprostřední příčinnou souvislost s cca 7 hodinovým zpožděním původně stanoveného příletu žalobkyně do konečné destinace - Prahy (tyto zjištěné skutečnosti nebyly žalobkyní v odvolání zpochybňovány). Soud I. stupně při aplikaci ustanovení čl. 14. Preambule Nařízení č. 261/2004 uzavřel, že se jednalo o stávku v „pravém“ slova smyslu, která

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.

je tím liberačním důvodem, pro nějž nelze právo na náhradu za zpoždění letu přiznat. Tento závěr odvolací soud plně sdílí a k odvolacím námitkám žalobkyně uvádí následující:

15. V daném případě nastala jiná skutková situace, než ve věci Finnair Oyj proti T. L., když v tamním řízení se jednalo (dle anotace závěrů rozsudku SD ze dne 4. 10. 2012 ve věci C-22/11) o odepření nástupu z provozních důvodů letecké společnosti, tj. pro reorganizaci letů dopravce následujících po vzniku „mimořádné okolnosti“. V dané věci však bylo zpoždění letu v bezprostřední příčinné souvislosti se stávkou pilotů žalované.
16. Na spor též nebylo možno aplikovat závěry SD EU vztahující se k tzv. „Divoké stávce“, vyjádřené ve spojených věcech H. K. a další vs. TUI fly GmbH, která nebyla stávkou, ale faktickým provozním problémem letecké společnosti, který si společnost nedokázala řádně a včas vyřešit. V této věci se však jednalo o řádně organizovanou, vyhlášenou a v souladu s německými právními předpisy uskutečněnou stávku pilotů, které se žalovaný snažil u německých soudů zabránit, avšak neúspěšně. Na takovou stávku nelze nahlížet pohledem žalobkyně, že by jí mohla žalovaná předejít, pokud by včas vyhověla požadavkům stávkujících zaměstnanců – pilotů. Vyhlášení řádné stávky realizované v souladu s právním a ústavním pořádkem Německa se totiž nachází mimo kontrolu provozujícího leteckého dopravce-žalovaného, kterého proto nelze sankcionovat formou kompenzace náhrad za zrušené lety. Jinak by se muselo dospět až k absurdním závěrům, že letecké společnosti by musely akceptovat jakékoli a zejména finanční nepřiměřené požadavky všech svých zaměstnanců, neboť by jinak vždy odpovídaly za vyhlášené stávky a jejich důsledky.
17. Jelikož výklad pojmu „mimořádná okolnost“, kterým byla v této věci stávka pilotů žalované, byl v dané věci jednoznačný, nebylo třeba řízení přerušovat a pokládat předběžnou otázku SD EU (viz též závěry Ústavního soudu vyslovené např. v rozhodnutí ze dne 17. 4. 2018, sp. zn. I. ÚS 3244/17).
18. Konečně je nutno zdůraznit, že daná věc není věcí spotřebitelskou (a proto v tomto odvolací soud reviduje nesprávné poučení o dovolání, kterého se žalobkyni dostalo při jednání odvolacího soudu), neboť samotné Nařízení a jeho aplikace (či neaplikace) již poskytuje cestujícím-spotřebitelům potřebnou ochranu stanovením jednotných, paušálních náhrad za zpožděné lety (viz čl. 1 Preambule Nařízení, dle něhož *Cinnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.*). Nadto i Nařízení Brusel I bis, kterým byla stanovena příslušnost soudu v daném sporu, výslovně ze spotřebitelské ochrany přepravní smlouvy vylučuje (čl. 17 bod 3. Nařízení Brusel I bis).
19. Ze všech shora uvedených důvodů byl rozsudek soudu I. stupně dle § 219 o. s. ř. včetně správného akcesorického výroku o nákladech řízení potvrzen.
20. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto dle § 142 odst. 1 a § 224 odst. 1 o. s. ř., když žalovaná měla v odvolacím řízení plný úspěch a náklady jí vznikly za 2 úkony advokáta (vyjádření k odvolání a účast při jednání odvolacího soudu). Ke dni uskutečnění těchto úkonů činila hodnota 1 EUR 25,535 Kč, hodnota předmětu řízení $600 \times 25,535 = 15.321$ Kč. Celkové náklady odvolacího řízení proto činí: odměna - 1740 Kč x 2 + 21% DPH, režijní paušál - 300 Kč x 2 + 21% DPH 856,80 Kč, celkové náklady řízení s vyčíslením DPH: 4. 936,80 Kč. Ke dni uskutečnění odvolacího jednání dne 6. 1. 2021 byla předmětem řízení částka 15. 687 Kč (kurs 1 EURO ke dni 6. 1. 2021 činil 26,145 Kč x 600 = 15.687 Kč). Celkové náklady nového odvolacího řízení: odměna za 1 úkon advokáta (účast při jednání odvolacího soudu) - 1740 Kč x 1 + 21% DPH, režijní paušál - 300 Kč x 1 + 21% DPH, celkové náklady řízení bez vyčíslení DPH: 2040 Kč, DPH 21%: 428,40 Kč. S připočtením předchozích nákladů odvolacího řízení má tak žalobkyně povinnost zaplatit žalované celkem 7405,20 Kč. Lhůta a místo k plnění náhrady nákladů řízení byly určeny dle § 149 odst. 1 a § 160 odst. 1 o. s. ř.

Poučení:

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.

Proti tomuto rozsudku **je** přípustné dovolání, které se podává ve lhůtě 2 měsíců od doručení rozhodnutí k Nejvyššímu soudu ČR v Brně prostřednictvím soudu I. stupně, za podmínek § 237, § 239 a násl. o. s. ř.

Praha 6. ledna 2021

JUDr. Marcela Kučerová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.