



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 Mgr. Blanky Fauré v právní věci

žalobců: a) **O. S.**, narozen dne xxx
bytem xxx, xxx
b) **N. Z.**, narozena dne xxx
bytem xxx, xxx
oba zastoupeni advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

proti

žalované: **Smartwings, a.s.**, IČO 25663135
sídlem K Letišti 1068/30, 160 08 Praha 6

o zaplacení částky 832 EUR s příslušenstvím, k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 16. 12. 2021, č. j. 28 C 251/2020-56,

takto:

- I.** Rozsudek soudu I. stupně se ve výroku I. mění tak, že žalovaná je povinna zaplatit žalobci a) částku 432 EUR spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 9,75 % p. a. za dobu od 22. 5. 2019 do zaplacení a ve výroku II. tak, že žalovaná je povinna zaplatit žalobkyni b) částku 400 EUR spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 9,75 % p. a. za dobu od 22. 5. 2019 do zaplacení, to vše do tří dnů od právní moci rozsudku.

- II.** Žalovaná je povinna zaplatit žalobcům na náhradě nákladů řízení přes soudy obou stupňů částku 26 133, 32 Kč, a to do tří dnů od právní moci rozsudku k rukám Mgr. Petra Nováka, advokáta.

Odůvodnění:

1. Soud prvního stupně zamítl žalobu, kterou se žalobci domáhali zaplacení částky 832 EUR s příslušenstvím, resp. žalobce a) částky 432 EUR s příslušenstvím a žalobkyně b) částky 400 EUR s příslušenstvím a uložil žalobcům zaplatit žalobkyni společně a nerozdílně na náhradě nákladů řízení částku ve výši 900 Kč.
2. Takto soud prvního stupně rozhodl v řízení o žalobě, již se žalobci domáhali za zaplacení paušalizované náhrady škody za zrušení letu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad pomoci cestujícím letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) číslo 295/91 (dále jen „Nařízení“), s tvrzením, že dne 27. 4. 2019 se měli zúčastnit letu žalované č. xxx z Hurghady do Ostravy s plánovaným odletem v 5.55 hodin. Uvedený let byl den před odletem zrušen a žalobcům byl nabídnut náhradní let č. xxx, který odletěl z Hurghady až ve 23.55 hodin téhož dne. Žalobci byli do cílové destinace dopraveni se zpožděním více jak 3 hodiny. V souvislosti s tímto zpožděním si žalobci zajistili náhradní ubytování, za které zaplatili 32 EUR. Žalobci požadují s odvoláním na Nařízení zaplacení kompenzace ve výši 400 EUR pro každého z nich a náhradu částky vynaložené za ubytování.
3. Žalovaná učinila nesporným rezervaci letu žalobci č. xxx Hurghady do Ostravy dne 27. 4. 2019, zrušení tohoto letu a přilet žalobců do cílové destinace s nadlimitním zpožděním. K samotnému zrušení předmětného letu uvedla, že jeho důvodem byly mimořádné okolnosti, a to rozhodnutí Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) ze dne 12. 3. 2019 o uzemnění letadel Boeing 737 8 MAX s okamžitou platností bez uvedení data, ke kterému by uzemnění mělo být ukončeno a letouny vráceny zpět do provozu. Žalovaná musela okamžitě odstavit 7 letadel, přičemž jedním letadlem tohoto typu měli být přepraveni i žalobci. Zdůrazňuje, že uzemnění se týkalo velkého množství přepravečů. EASA a ani výrobce nebyli schopni predikovat návrat letounů. Za této situace nebylo možné komplexně nahradit všechny stroje, kterých se rozhodnutí dotklo. Žalovaná započala ihned zjišťovat náhradní letadla, což se jí podařilo u společností SwiftAir a Yan Air, se kterými dlouhodobě spolupracuje. Nicméně celý proces trval několik týdnů, neboť tyto pronájmy z důvodu původu pronajímatele mimo EU musí schválit Úřad pro civilní letectví ČR. Uvedla, že i přes všechny komplikace se jí povedlo za pár týdnů nahradit část letadel Boeing 737 8 MAX stroji jiných dopravců, což způsobilo žalované vysoké náklady, které nebylo možné předvídat. Přes všechna přijatá opatření jí stále chyběla 4 letadla oproti plánovanému stavu flotily. Byla tedy nucena některé linky zrušit, což se dotklo i letu žalobců. Odkázala také na rozhodnutí Městského soudu v Praze č. j. 36 Cdo 91/2021-54 ze dne 17. 6. 2021, kterým byl potvrzen rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ve věci č. j. 7 C 104/2020 ze dne 6. 11. 2020, ve kterých oba soudy dospěly k závěru, že popsaná situace je mimořádnou okolností, která žalovanou zbavuje povinnosti poskytovat cestujícím náhradu ve smyslu Nařízení.
4. Soud prvního stupně vyšel z nesporného tvrzení účastníků ohledně rezervace letu xxx z Hurghady do Ostravy dne 27. 4. 2019, zrušení tohoto letu a uzavřel, že rozhodnutím EASA ze dne 12. 3. 2019 byl vyhlášen zákaz letů všech letadel typu Boeing 737 9 (dále jen „Boeing“) s ohledem na nehodu stroje Boeing 737 – 8 „MAX“, jejíž přesné příčiny byly v té době předmětem šetření. Informace o uzemnění byly rovněž zveřejněny ve veřejnoprávních médiích. Ke dni rozhodnutí EASA měla žalovaná ve své flotile 7 letadel tohoto typu. Musela všechna tato letadla okamžitě uzemnit a začala činit přiměřená opatření, aby zabránila následkům zrušení letů, a to podepsáním dodatku k rozšíření charterové smlouvy ze dne 15. 3. 2019, jímž byla prodloužena doba na pronájem dvou

letounů již ode dne 20. 3. 2019 a 28. 3. 2019, když původně mělo jít o pronájem až od 15. 4. 2019, a dále žádostí podanou k Úřadu pro civilní letectví o akceptování letadel pronajatých od společností SwiftAir, ze dne 18. 3. 2019, a Yan Air ze dne 24. 4. 2019. Poukázal na skutečnost, že žalobcům byl poskytnut náhradní let téhož dne. Po právní stránce na zjištěný skutkový stav použil přímo aplikovatelné Nařízení s odkazem na články 5, 7 a 9 Nařízení, body 12 a 14 preambule Nařízení a rozsáhlou judikaturu SDEU zabývající se problematikou mimořádných okolností. Hodnotil, zda zrušení letu bylo způsobeno mimořádnou okolností, které nemohla letecká společnost předejít, a zda učinila vše, co bylo v jejích silách a co lze od ní rozumně požadovat, aby zabránila zrušení předmětného letu žalobců. Nalézací soud uzavřel, že žalovaná letecká společnost je nízkonákladovou leteckou společností a ceny, za které nabízí letenky, se pohybují na samé ekonomičnosti provozu. Podle jeho názoru si jsou této skutečnosti cestující vědomi a cena pro ně bývá rozhodným kritériem pro volbu tohoto dopravce. Za těchto okolností nelze na žalované požadovat, aby v případě uzemnění třetiny její letecké flotily kupříkladu zakoupila nové letouny, když nebylo možno uvažovat o zapůjčení jiných letounů od jiných leteckých dopravců, neboť ti byli v obdobné situaci jako žalovaná. Dospěl k závěru, že zrušení předmětného letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi za situace, kdy po leteckém dopravci nelze požadovat nepřiměřená opatření a cestujícím nevznikl nárok na náhradu škody podle Nařízení, včetně nákladů na ubytování podle čl. 9 písm. b) Nařízení. Žalobu s ohledem na učiněný závěr, s odkazem na čl. 5 odst. 3 Nařízení, zamítl a podle 142 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. s. ř.“) rozhodl o nákladech řízení ve prospěch procesně úspěšné žalované.

5. Tento rozsudek napadli žalobci v celém rozsahu včasným odvoláním, jehož důvody podřadili ustanovení § 205 odst. 2 písm. b), c), e) a g) o. s. ř.. Soudu prvního stupně vytkli, že se nesprávně vypořádal s tvrzením žalobců ohledně povinnosti žalované prokázat vynaložení všech přiměřených opatření či použití veškerých personálních zdrojů nebo věcných a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení letu. Nebyly tak splněny podmínky pro zproštění povinnosti žalované k poskytnutí náhrady žalobcům podle čl. 7 Nařízení ve spojení s rozsudkem SDEU ve věci C-501/17 (Germanwings GmbH v. W. P.). Uvedli, že rozhodnutí EASA ze dne 12. 3. 2019 ohledně uzemnění Boeingu mohlo vést ke zrušení letu žalobců, ovšem nesouhlasí s následným řešením celé situace žalovanou, když s odstupem více než jednoho měsíce po uvedeném rozhodnutí EASA nereagovala odpovídajícím způsobem, neprovedla reorganizaci letů, která by jí umožnila např. zrušit let žalobců s předstihem více jak dvou týdnů, což by nevedlo ke vzniku nároku na odškodnění. Zrušení letu až den před jeho odletem žalobci chápou jako čistě ekonomické rozhodnutí, neboť ke dni 11. 4. 2019, vydáním letenky žalobcům, žalovaná deklarovala, že se daný let uskuteční. Uzavírají, že soud prvního stupně dospěl k nesprávnému právnímu posouzení věci, když konstatoval, že zrušení předmětného letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi za situace, kdy po leteckém dopravci nelze požadovat nepřiměřená opatření, a brojí proti aplikaci čl. 5 odst. 3 Nařízení, neboť smyslem Nařízení není nepřiměřeně zužovat ochranu cestujících a dávat větší prostor leteckým dopravcům zbavit se odpovědnosti a povinnosti k náhradě nemajetkové újmy cestujícím. Z uvedených důvodů žalování navrhli, aby odvolací soud změnil napadený rozsudek v celém rozsahu a uložil žalované žalobcům zaplatit kompenzaci a náhradu nákladů vynaložených za ubytování včetně náhrady nákladů řízení.
6. Žalovaná se k odvolání nevyjádřila, při jednání odkázala na obsah spisu a judikaturu SDEU týkající se výkladu pojmu mimořádná událost.
7. Odvolací soud přezkoumal podle § 212, § 212a a 214 odst. 1 o. s. ř. napadený rozsudek, včetně řízení, které předcházelo jeho vydání.
8. Jádrem odvolání spočívá ve sporu o výklad čl. 5 odst. 3 Nařízení, které stanoví podmínky pro možnost liberace leteckého přepravce z odpovědnosti vzniklé podle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 Nařízení v důsledku zrušení letu. Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení není letecký dopravce povinen platit náhradu podle čl. 7, jestliže může prokázat, že zrušení letu je způsobeno

mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Podle bodu 14 preambule Nařízení, věta druhá, se tyto mimořádné okolnosti 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. Soud prvního stupně podrobně, s odkazem na judikaturu SDEU, shrnul premisy a závěry SDEU při výkladu pojmu mimořádná okolnost. Odvolací soud nespornuje, že uzemnění letounů Boeing bylo z věcného hlediska mimořádnou okolností, na kterou museli letečtí dopravci reagovat, nicméně podle jeho názoru každá mimořádná okolnost kromě věcného hlediska mimořádnosti obsahuje také hledisko časové spočívající v překvapivosti takové okolnosti a v možnosti leteckého přepravce na tuto okolnost zásadním způsobem reagovat, neboť podle ustálené judikatury lze jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení kvalifikovat pouze takové události, které nejsou z důvodů své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní (srov. rozsudky ze dne 22. prosince 2008, W.-H., C-549/07, bod 23, ze dne 4. května 2017, P. a P., C-315/15, bod 22, ze dne 17. dubna 2018, K. a další, C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, bod 34).

9. Odvolací soud se shoduje s nalézacím soudem v názoru, že uzemnění cca 1/3 flotily letadel žalované na základě rozhodnutí EASA není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, nicméně je nutné zvážit, zda se tato událost ještě měsíc poté, co k ní došlo, stále vymykala účinné kontrole žalované, či nikoliv. Je třeba také konstatovat, že SDEU zastává stanovisko striktního výkladu pojmu mimořádná okolnost, jelikož tvoří odchylku od zásady práva cestujících na náhradu škody (viz již citovaný rozsudek ze dne 22. prosince 2008, W.-H., C-549/07, bod 20).
10. Žalovaná k přiměřeným opatřením, které přijala poté, co byla její flotila dotčena rozhodnutím EASA, prokázala Dodatkem číslo 1 ze dne 15. 3. 2019, že pronajala dva letouny již od 20. 3. 2019 a 28. 3. 2019, místo původního termínu od 15. 4. 2019, a dále, že podala dne 18. 3. 2019 a 24. 4. 2019 Úřadu pro civilní letectví ČR čestná prohlášení k akceptování pronajatých strojů společností SwiftAir a Yan Air. Žalovaná však neposkytla vysvětlení, z jakého důvodu se více jak měsíc po rozhodnutí o uzemnění letadel tato situace vymykala její účinné kontrole, neboť v době zrušení předmětného letu, a to i s ohledem na nastávající dovolené a předpokládané množství letů, které měla odbavit, což sama uvádí, musela mít již postaveno najisto, jaká letadla bude mít v jaký den k dispozici a jaký objem letů je v jejích silách uskutečnit.
11. Z prokázaného skutkového stavu je totiž zřejmé, že let se měl uskutečnit až 27. 4. 2019 v 5.55 hodin, přičemž uzemnění letadel došlo již 12. 3. 2019. K datu, kdy došlo k zrušení letu žalobců, tak nemohla být pro žalobkyni celá situace překvapivá, neboť měla dostatek času a prostoru, aby uspořádala svůj itinerář tak, aby k takovým událostem jako je událost, která je předmětem daného sporu, nedocházelo. S ohledem na uvedené odvolací soud uzavřel, že popsaná událost, která vedla k limitaci flotily žalované, není mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení s ohledem na čas, který uplynul mezi touto událostí a zrušením letu žalobců.
12. Náklady na ubytování žalobců odvolací soud přiznal s odkazem na čl. 9 odst. 1 písm. b) alinea druhá Nařízení, s ohledem na nijak nespornovaný odlet žalobců až v 23.55 hodin a voucher na prodloužení pobytu o den v hotelu, kde byli během svého pobytu ubytováni s odkazem na voucher cestovní kanceláře Exim tour.
13. Pro úplnost odůvodnění odvolací soud uvádí, že Nařízení nelimituje právo na poskytnutí pomoci a paušalizované náhrady škody nerozlišováním cestujících, kteří si zakoupí let u tradičního leteckého přepravce od cestujících tzv. „nízkonákladových společností“, proto tuto úvahu nalézacího soudu považuje v tomto sporu za nadbytečnou.

14. Co se týče rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 36 Cdo 91/2021-54 ze dne 17. 6. 2021, na který ve své argumentaci žalovaná strana odkazuje, odvolací soud uvádí, že v tamním případě se jednalo o let, který se měl uskutečnit již dne 31. 3. 2019, tedy o měsíc dříve, než byl zrušen let žalobců a letecký přepravce měl pouze 14 dní k přijetí jakýchkoliv opatření. Přesto zde žalovaná společnost včas a s předstihem, již dne 15. 3. 2019, informovala o zrušení předmětného letu všechny cestovní kanceláře. Uvedené skutkové okolnosti tedy neodpovídají skutkovému ději zjištěnému v tomto sporu, přičemž je nutno připomenout, že posouzení mimořádné okolnosti, byť má příčinu ve stejné okolnosti, nelze paušalizovat, neboť je věcí soudu, aby komplexně posoudil, zda jednotlivé prokázané skutkové okolnosti daného sporu naplňují znaky mimořádnosti.
15. Rozhodnutí o zákonných úrocích z prodlení z přiznané částky odvolací soud opírá o § 1970 o. z., ve spojení s vyhláškou 351/2013 Sb. a s odkazem na výzvu k plnění zaslanou žalované straně dne 10. 5. 2019.
16. Protože rozhodnutím odvolacího soudu došlo ke změně výroku o věci samé, rozhodoval odvolací soud o nákladech řízení před soudy obou stupňů (§ 224 odst. 1, 2 o. s. ř.), a to v kontextu § 142 odst. 1 o. s. ř., neboť žalobci byli ve věci úspěšní. Jejich náklady jsou tvořeny zaplaceným soudním poplatkem za podání žaloby ve výši 2 000 Kč a za odvolání v téže výši a odměnou právního zástupce žalobců stanovené podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif, dále jen „a. t.“), když žalobci měli v řízení postavení samostatných společníků podle § 91 odst. 1 o. s. ř., neboť každý z nich se mohl domáhat finanční kompenzace po žalované samostatně. Proto za každého z žalobců náleží jejich právnímu zástupci samostatně i náhrada nákladů řízení. S odkazem na § 12 odst. 4 a. t. tyto společné úkony při zastupování žalobců soud dále snížil o 20 %. S ohledem na znění § 8 odst. 1 soud přepočítal tarifní hodnotu výše peněžitého plnění určenou žalobci v EUR na Kč kurzem stanoveným ČNB, a to vždy ke dni započetí úkonu právní služby.
17. Za řízení před nalézacím soudem náleží právnímu zástupci žalobců odměna za 6 úkonů právní služby za převzetí a přípravu, předžalobní výzvu a podání žaloby, určená vzhledem k formulářovému charakteru žaloby podle § 14b odst. 1 a. t. částkou ve výši á 300 Kč, vše snižené o 20%, a paušální částka náhrady výdajů za 3 úkony ve výši á 100 Kč s odkazem na § 14b odst. 5 a. t. Po podání žaloby poté právní zástupce žalobců učinil 8 úkonů spočívajících v replice k odporu ze dne 29. 9. 2021, jednání ze dne 19. 10. 2021 a 16. 12. 2021, doplnění skutkových tvrzení ze dne 18. 11. 2021, za které mu byla přiznána odměna za sedm úkonů ve výši á 1540 Kč a za jeden úkon ve výši 1580 Kč, vše snižené o 20 %, a paušální částka náhrady výdajů za 4 úkony ve výši á 300 Kč s odkazem na § 13 odst. 4 a. t. Právnímu zástupci žalobců nebyla přiznána náhrada nákladu řízení za doplnění skutkových tvrzení ze dne 25. 11. 2021, neboť tento úkon nebyl shledán účelným, když mohl být již obsahem podání ze dne 18. 11. 2021.
18. Za řízení před odvolacím soudem náleží právnímu zástupci žalobců odměna za 4 úkony právní služby za podání odvolání a jednání dne 6. 4. 2022 ve výši á 1540 Kč za dva úkony a á 1500 Kč za další dva úkony, vše snižené o 20 % a paušální částka náhrady výdajů za 2 úkony ve výši á 300 Kč s odkazem na § 13 odst. 4 a. t.
19. Protože je právní zástupce plátcem DPH, náleží mu i tato daň (ve výši 21 %) ze všech přiznaných částek nákladů vyjma soudního poplatku. Celkem za řízení před soudy obou stupňů náleží procesně úspěšným žalobcům částka 26 133,32 Kč. Tu odvolací soud uložil procesně neúspěšné žalované straně zaplatit straně žalující, k rukám jejího právního zástupce (ust. § 149 odst. 1 o. s. ř.) ve lhůtě 3 dnů (§ 160 odst. 1 o. s. ř.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat dovolání k Nejvyššímu soudu ČR prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 6, ve lhůtě dvou měsíců od jeho doručení, a to za podmínek stanovených v § 237 o. s. ř., § 238 o. s. ř.

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.

Praha 6. dubna 2022

JUDr. Marcela Kučerová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Nina Waldhauserová.