



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Blanky Kapitánové a soudkyň JUDr. Ivety Veselé a Mgr. Zdeňky Winklerové ve věci

žalobců: **a) R. M.**, narozená dne xxx
bytem xxx, xxx

b) R. M., narozený dne xxx
bytem xxx, xxx

oba zastoupeni advokátkou Mgr. Kateřinou Verostovou, LL.M.
sídlem Rokycanova 809/1c, 779 00 Olomouc

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

o zaplacení 800 EUR s příslušenstvím, k odvolání žalovaného proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 4. listopadu 2021, č. j. 33 C 124/2021-39,

takto:

- I. Rozsudek soudu prvního stupně **se** ve vyhovujícím výroku o věci samé (I) ohledně částky 400 EUR s úrokem z prodlení z této částky ve výši 9 % ročně od 23. 10. 2018 do zaplacení **potvrzuje**, ohledně úroku z prodlení z částky 400 EUR ve výši 9 % ročně za dobu od 9. 10. 2018 do 22. 10. 2018 **se mění** tak, že v tomto rozsahu se žaloba zamítá.

- II. Rozsudek soudu prvního stupně **se** ve vyhovujícím výroku o věci samé (II) ohledně částky 400 EUR s úrokem z prodlení z této částky ve výši 9 % ročně od 23. 10. 2018 do zaplacení **potvrzuje**, ohledně úroku z prodlení z částky 400 EUR ve výši 9 % ročně za dobu od 9. 10. 2018 do 22. 10. 2018 **se mění** tak, že v tomto rozsahu se žaloba zamítá.
- III. Žalovaný je povinen zaplatit žalobcům náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů ve výši 10 176,44 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku k rukám Mgr. Kateřiny Verostové, LL.M., advokátky.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem soud prvního stupně žalované uložil povinnost zaplatit žalobkyni a) částku 400 EUR s 9 % úrokem z prodlení ročně z této částky od 9. 10. 2008 do zaplacení (I), žalované uložil povinnost zaplatit žalobci b) částku 400 EUR s 9 % úrokem z prodlení z této částky od 9. 10. 2018 do zaplacení (II) a rovněž žalovanému uložil povinnost zaplatit žalobcům náhradu nákladů řízení ve výši 6 469 Kč (III).
2. Rozhodl tak o žalobě, jíž se žalobci domáhali kompenzace dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (dále jen „Nařízení č. 261/2004“) za více než 3 hodiny trvající zpoždění letu xxx z Tel Avivu do Prahy, jímž cestovali dne 30. 7. 2018.
3. Žalovaná navrhl, aby žaloba byla zamítnuta, neboť žalobci svůj nárok neuplatnili včas, když výzvu ke kompenzaci uplatnila společnost AierHelp, přičemž však na tuto společnost nebyly nároky žalobců postoupeny platně. Dále uvedla, že let byl zpožděn o 3 hodiny 40 minut, avšak 1 hodina 15 minut z celkového zpoždění letu byla z důvodu zpoždění předchozího rotačního letu a zpoždění 2 hodiny 35 minut tak bylo způsobeno přidělením slotu řízením letového provozu.
4. Soud prvního stupně provedeným řízením a dokazováním zjistil, že žalobci cestovali dne 30. 7. 2018 letem číslo xxx z Tel Avivu do Prahy, provozovaným žalovanou a do cílové destinace letadlo přiletělo s více než tříhodinovým zpožděním. Žalobci žalovanou vyzvali k úhradě žalované částky dne 10. 3. 2021. Takto zjištěný skutkový stav věci posléze soud prvního stupně posoudil dle čl. 7 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004 a dle § 2553 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „o. z.“), jakož i § 2578 tohoto zákona. S ohledem na to, že žalovaná má sídlo v obvodu soudu prvního stupně, dovodil, že je dána pravomoc českých soudů ve smyslu čl. 4 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012. Poté uzavřel, že příčinou zpoždění předmětného letu bylo zpoždění obrátkového letu letadla let obsluhující. Pokud tak v důsledku tohoto primárního zpoždění bylo nutno čekat na přidělení odletového slotu řízením letového provozu, nejde o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004, neboť nutnost přidělení pozdějšího odletového slotu byla zaviněna žalovanou, jejíž letadlo bylo včas k původnímu odletovému slotu v důsledku zpoždění obrátkového letu připraveno. Poté se soud prvního stupně zabýval hodnocením toho, zda náhradu dle Nařízení č. 261/2004 je nutno uplatnit ve lhůtě dle § 2553 odst. 3 o. z. Zabýval se tak posouzením otázky, zda je možno předmětné nařízení chápat jako přepravní řád ve smyslu § 2553 odst. 1 a 2 o. z. Zkonstatoval, že přepravní řády jsou podzákonnými právními předpisy vydávanými formou rezortních vyhlášek, jež jsou přijaté na základě zmocnění speciálních zákonů, týkajících se jednotlivých druhů dopravy, přičemž

v současné době je jediným platným přepravním řádem ve smyslu § 2553 odst. 1 a 2 o. z. vyhláška č. 175/2000 Sb. pro oblast drážní a silniční dopravy. Pro oblast letecké dopravy však v současnosti žádný přepravní řád v platnosti není. Není proto pro oblast letecké přepravy ani žádných nároků, jež by bylo nutno uplatnit ve lhůtě stanovené v § 2553 odst. 3 o. z. Přepravním řádem totiž nemůže být přímo závazný právní předpis Evropské unie, kterým dané Nařízení č. 261/2004 je. Opačný výklad by dle soudu prvního stupně znamenal omezení doby pro úspěšné uplatnění nároků cestujících oproti, například Montrealské úmluvě ze dne 28. 5. 1999, publikované pod č. 123/2003 Sb. m. s., jež stanoví v čl. 35 promlčecí lhůtu k uplatnění práv cestujících na dva roky. Připuštěním výkladu o Nařízení č. 261/2004, jakožto přepravním řádu dle § 2553 odst. 1 a 2 o. z., by tak došlo k situaci, kdy nároky dle Montrealské úmluvy by bylo možno uplatnit ve stanovené dvouleté lhůtě, avšak nároky dle uvedeného Nařízení pouze po předchozím uplatnění ve lhůtě stanovené v § 2553 odst. 3 o. z. V tomto smyslu soud prvního stupně podotkl, že nároky na náhradu dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004 jsou paušalizovanou náhradou nemajetkové újmy cestujících a nikterak se nedotýkají nároků z Montrealské úmluvy, jak vyplývá z čl. 12 odst. 1 předmětného Nařízení. Montrealská úmluva upravuje speciální délku promlčecí doby pro uplatnění nároku z ní a rovněž není přepravním řádem ve smyslu § 2553 odst. 1 a 2 o. z. Soud prvního stupně dále konstatoval, že vzhledem ke své právní síle by Nařízení č. 261/2004 mohlo upravovat speciální reklamační, popřípadě i promlčecí dobu pro uplatnění právních nároků z něho, přičemž naproti tomu přepravní řády dle § 2553 odst. 1 a 2 o. z. jsou pouze podzákonnými právními předpisy a tudíž by modifikovat zákonnou úpravu promlčecí doby stanovenou v § 2553 odst. 3 o. z. nemohly. Dospěl proto k závěru, že předně Nařízení č. 261/2004 přepravním řádem dle § 2553 o. z. není a § 2578 o. z. není nutným předpokladem pro úspěšného uplatnění nároku. K zamezení promlčení nároku na odškodnění postačí jeho uplatnění v obecné promlčecí lhůtě dle § 629 o. z., neboť Nařízení č. 261/2004 nestanoví jinak. Za této situace se pak soud prvního stupně nezabýval platností případného postoupení nároku žalobců na společnost AirHelp Limited, neboť uvedené považoval za nadbytečné. Protože let žalované byl delší než 1500 km a kratší než 3500 km, žalobci byli jeho účastníky a tento let byl oproti plánovanému příletu opožděn o více než 3 hodiny, uzavřel, že žalobcům náleží náhrada dle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004, tj. každému ve výši 400 EUR. Žalobě proto jako důvodné, včetně příslušenství, tj. úroku z prodlení ve výši dle § 1802 o. z. ve spojení s § 2 nařízení vlády č. 351/2013 Sb. vyhověl.

5. O nákladech řízení soud prvního stupně rozhodl dle § 142 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen „o. s. ř.“), tj. dle úspěchu ve věci.
6. Proti rozsudku podala žalovaná včasné a přípustné odvolání s poukazem na § 205 odst. 2 písm. g) o. s. ř. a navrhla, aby odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně zrušil a vrátil mu věc k dalšímu projednání. Zejména nesouhlasila se závěrem soudu prvního stupně, že § 2553 odst. 3 o. z. nelze aplikovat na danou věc a právo na náhradu dle Nařízení č. 261/2004 není nutné u dopravce uplatnit nejpozději do šesti měsíců od data provedení přepravy. V tomto smyslu odkázala na judikaturu Obvodního soudu pro Prahu 6 ve spojení s judikaturou Městského soudu v Praze jako soudu odvolacího. Poukázala i na to, že v rámci této rozhodovací praxe se v rozsudku Městského soudu v Praze sp. zn. 18 Co 265/2019 výslovně uvádí, že pojem přepravní řád, uvedený v § 2553 odst. 3 o. z. zásadně nevylučuje, aby jím byl dle § 2578 o. z. chápán i přímo aplikovatelný předpis Evropské unie, který v rámci letecké přepravy zavádí, mimo jiné, i nárok na paušalizovanou náhradu škody ve smyslu čl. 7 Nařízení č. 261/2004. Poukázala dále i na to, že ke stejnému závěru dospěl Městský soud i v rámci řízení pod sp. zn. 58 Co 176/2021 či pod sp. zn. 36 Co 243/2021. Soudu prvního stupně dále vytkla, že tuto ustálenou judikaturu Městského soudu v Praze zcela ignoroval a nezkoumal, zda žalobci doručili žalované písemnost, v níž by uplatnili svůj nárok ve lhůtě šesti měsíců od data provedení letu. Připomněla dále, že Městský soud v Praze ve své judikatuře opakovaně vyšel z toho, že smlouva o postoupení pohledávky mezi společnostmi AirHelp Limited a cestujícími, v daném případě žalobci, je neplatná. Jednání činěné na základě neplatné postupní

smlouvy musí být rovněž považováno za neplatné. Soud prvního stupně však ani nezkoumal, zda se společnost AirHelp Limited na žalovanou obrátila a zda jí výzvu k úhradě kompenzace doručila.

7. Žalobci se k odvolání žalované vyjádřili tak, že s ním nesouhlasí. Předně uvedli, že nemají za to, že by napadený rozsudek ignoroval žalovanou tvrzenou judikaturu Městského soudu v Praze. Soud prvního stupně totiž v rámci odůvodnění jednoznačně uvedl, že Nařízení č. 261/2004 je přímo použitelné ve vnitrostátních právních řádech, konstatoval, že § 2553 odst. 1 a 2 o. z. se aplikuje toliko pro přepravní řád, dále dovodil, že přepravním řádem je třeba chápat podzákonné právní předpisy vydávané formou rezortních vyhlášek, za přepravní řád však nelze považovat přímo použitelné Nařízení EU, které má vyšší právní sílu než vyhláška, zvláště za situace, kdy by opačný výklad de facto znamenal omezení doby pro úspěšné uplatnění nároků cestujících, například oproti Montrealské úmluvě ze dne 28. 5. 1999, publikované pod č. 123/2003 Sb. m. s., neboť připuštěním výkladu o Nařízení, jakožto přepravním řádu ve smyslu § 2553 odst. 1 a 2 o. z. by tak došlo k situaci, kdy nároky dle Montrealské úmluvy by bylo možno uplatnit ve stanovené dvouleté lhůtě, avšak nároky dle Nařízení č. 261/2004 pouze po předchozím uplatnění v reklamační lhůtě dle § 2553 odst. 3 o. z. Dovodil též, že k zamezení promlčení nároku na odškodnění dle uvedeného Nařízení postačí jeho uplatnění v obecné promlčecí lhůtě dle § 629 o. z., protože předmětné Nařízení nestanoví jinak, a s ohledem na uvedené se proto z důvodu nadbytečnosti nezabýval postoupením a platností postupných smluv. Žalobci vychází z toho, že těmto vytčeným právním názorům soudu prvního stupně nelze ničeho vytknout. Zdůraznili, že důvodem pro přijetí předmětného Nařízení, jak uvádí jeho bod 1, je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, kromě toho by měl být obecně brát zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele. Jakýkoliv výklad v neprospěch cestujících proto de facto porušuje základní zásady, na nichž předmětné Nařízení stojí. Jakákoliv další případná argumentace žalované, vztahující se k neplatnosti postupní smlouvy, promlčení a podobně, je proto zcela irrelevantní, neboť konstantní judikatura Městského soudu v Praze (například rozsudek sp. zn. 17 Co 212/2021) vyznívá naopak v neprospěch žalované. Námitka promlčení je totiž v rozporu s dobrými mravy a tvrzená neplatnost smlouvy o postoupení byla žalobci dostatečně zhojena jejich dalším postupem, kdy jakmile začali české soudy rozhodovat o neplatnosti postoupení, přistoupil každý z poškozených cestujících (žalobců) k provedení zpětného postoupení svého nároku ze společnosti AirHelp na svou osobu a zaslání nové předžalobní výzvy žalované, z níž vyplývá, že předchozí jednání společnosti AirHelp berou za své, odkazují na něj a souhlasí s ním, tedy žalované nároky byly uplatněny řádně a včas, avšak žalovaná nesplnila svou povinnost a žalobcům žalované plnění doposud neuhradila. Závěrem žalobci navrhli, aby odvolací soud napadený rozsudek jako věcně správný potvrdil.
8. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání napadený rozsudek, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212 a § 212a o. s. ř.), částečně zopakoval dokazování (§ 213a odst. 1 o. s. ř.) a poté dospěl k závěru, že odvolání je opodstatněné jen v zanedbatelné části.
9. V posuzované věci jde o věc s mezinárodním prvkem, představovaným bydlištěm žalobců v Izraeli, soud prvního stupně proto správně dovodil svoji mezinárodní příslušnost k projednání a rozhodnutí sporu.
10. Správně pak soud prvního stupně věc posuzoval dle Nařízení č. 261/2004, neboť jde o uplatnění práv cestujících za zpoždění či zrušení letu (čl. 1 odst. 1 písm. b), c) Nařízení č. 261/2004), kdy místem odletu zpožděného letu žalobců bylo letiště v Tel Avivu (Izrael) a cílovou destinací bylo letiště Praha (Česká republika), tzn. umístěné na území členského státu EU (čl. 3 odst. 1 písm. b) Nařízení č. 261/2004). Aplikace unijního práva má přitom přednost před ustanoveními vnitrostátního práva (srovnej § 2 zákona č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém).

11. Rozhodným právem pro posouzení uplatněného nároku je nad rámec hmotněprávní úpravy obsažené přímo v Nařízení č. 261/2004 dle čl. 12 písm. d) ve spojení s čl. 5 odst. 2 věta druhá Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008/ES, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), právo české. Proto otázky neřešené přímo uvedeným Nařízením (například i otázka promlčení) soud prvního stupně posoudil dle občanského zákoníku, když sídlem žalované dle čl. 19 odst. 1 Řím I je Česká republika a Nařízení č. 261/2004 otázku promlčení neupravuje.
12. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 261/2004 mají při zrušení letu dotčení cestující v souladu s čl. 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže: 1) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo 2) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději 2 hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději 4 hodiny po plánovaném čase příletu, nebo 3) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004 není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu v souladu s čl. 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
13. Podle čl. 7 odst. 1 písm. b) Nařízení, odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši 400 EUR u všech letů ve společenství delších než 1500 km a u všech ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km. Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.
14. Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“), zejména rozsudku ze dne 19. 11. 2019, Ch. S. a další (ve věci C-402/07 a C-432/07), musí být články 5, 6 a 7 Nařízení vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle čl. 7 nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tři nebo více hodin, tedy, jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaným leteckým dopravcem.
15. V daném případě, kdy se jednalo o let z Izraele do České republiky, s ortodromickou vzdáleností letu přes 1500 km a kratší než 3500 km, a zpoždění letu v cílovém místě určení činilo více než tři hodiny oproti plánovanému času příletu, náleží cestujícímu náhrady škody dle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. b) Nařízení, tzn. ve výši 400 EUR.
16. Žalovaná se dovolávala mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, v jehož důsledku není povinna náhradu dle čl. 7 nařízení platit. Soud prvního stupně se tak správně zabýval tím, zda tu mimořádné okolnosti byly či nebyly dány.
17. Dle bodu 14 a 15 preambule Nařízení č. 261/2004 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. 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.

18. Podle konstantní judikatury SDEU je třeba tato ustanovení vykládat tak, že letecký dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě čl. 7 nařízení, jestliže může prokázat, že je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak nebylo možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době (rozsudek ze dne 4. 4. 2019, Germanwings, C-501/17).
19. Podle rozsudku SDEU ze dne 11. 6. 2020, LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA (C-74/19) není právo provozujících leteckých dopravců dovolávat se „mimořádné okolnosti“ omezeno pouze na situaci, kdy byl touto okolností dotčen zpožděný nebo zrušený let, s vyloučením situace, kdy byl uvedenou okolností dotčen předchozí let uskutečněný stejným letadlem. Provozující letecký dopravce musí mít možnost se za účelem zproštění povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem, tato možnost však předpokládá, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti, kterou byl dotčen předchozí let a zpožděním nebo zrušením následujícího letu. V rozsudku ze dne 22. 4. 2021 ve věci WZ proti Austrian Airlines AG (C-826/19) SDEU připustil i to, aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění letu na přiletu, může se dovolávat mimořádné okolnosti, kterou nebyl dotčen uvedený zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému odletu.
20. Dle rozsudku SDEU ze dne 12. 5. 2011, A. E. E. R. (C-294/10), jelikož je letecký dopravce povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby čelil mimořádným okolnostem, musí ve fázi plánování letu přiměřeným způsobem přihlídnout k riziku zpoždění spojenému s případným výskytem takových okolností. V důsledku toho musí počítat s určitou časovou rezervou, která mu dle možností dovolí uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Naproti tomu nelze uvedené ustanovení vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, kdy nastanou mimořádné okolnosti. Při posuzování schopnosti leteckého dopravce zajistit uskutečnění celého letu v nových podmínkách, vyplývajících z výskytu těchto okolností, je třeba dbát na to, aby rozsah požadované rezervy nevedl k tomu, že by letecký dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době.
21. Ze shora uvedené judikatury plyne, že pokud tedy soud prvního stupně uzavřel, že zpoždění předmětného letu v důsledku zpoždění obrátkového letu letadla let obsluhující, nepředstavuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, odvolací soud s tímto závěrem zcela souhlasí, neboť ani žalovanou tvrzený rozsudek SDEU C-315/15 na danou situaci nedopadá.
22. Žalovaná dále napadala naplnění podmínek Nařízení pro vznik nároku na odškodnění, neboť vychází z toho, že žalobci jí řádně nedoručili včas písemnost ve smyslu § 2553 odst. 3 o. z., v níž

by uplatnili svůj nárok ve lhůtě šesti měsíců od data provedení letu. De facto tak vznesla námitku promlčení žalobci uplatněného nároku.

23. Odvolací soud konstatuje, že pokud jde o otázku promlčení nároku, tato není Nařízením č. 261/2004 upravena. Dle rozhodnutí SDEU ve věci C-139/11 lhůta, ve které musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle čl. 5 a 7 Nařízení, stanoví pravidla každého členského státu, která upravují promlčecí lhůty vztahující se na podání žaloby. V odůvodnění tohoto rozhodnutí se uvádí, že při neexistenci unijní právní úpravy přísluší vnitrostátnímu právnímu řádu každého členského státu upravit procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva, pokud tyto podmínky dodrží zásady rovnocennosti a efektivity.
24. Soud prvního stupně se však dostatečně nezabýval otázkou, jaké byly účinky výzvy ze dne 8. 10. 2018 k úhradě kompenzace za předmětný let za žalobce, a to prostřednictvím společnosti AirHelp. Tuto listinu sice soud prvního stupně provedl k důkazu, avšak neučinil z ní žádných skutkových zjištění. Odvolací soud proto dokazování uvedenou listinou zopakoval a z této zjistil, že byla učiněna dne 8. 10. 2018, učinila ji společnost AirHelp, a to jménem obou žalobců jako svých klientů, (respektive za své klienty) za zpoždění letu, přičemž v dané výzvě jsou, mimo jiné, uvedena jména žalobců, číslo rezervace, datum a číslo letu, letiště odletu i příletu, délka letu 2635 km, požadovaná částka celkem 800 EUR a žalované byla poskytnuta lhůta k zaplacení 14 dnů. Žalovaná výslovně v průběhu řízení písemně potvrdila, že uvedená výzva jí byla doručena. Z předžalobní výzvy ze dne 10. 3. 2021 pak odvolací soud zjistil, že se v ní žalobci odvolávají na svoji výzvu ze dne 8. 10. 2018, učiněnou prostřednictvím společnosti AirHelp, přičemž z dokladu o doručení právní zástupkyně žalobců je zjevné, že tato výzva byla žalované doručena do datové schránky dne 10. 3. 2021.
25. Již v minulosti judikatura dovodila, že, činí-li zmocněnec právní úkony jménem osoby, ačkoliv neexistuje platná smlouva o zastoupení, jedná se o nezmocněné jednatelství a v takovém případě je zastoupený (zde žalobci) vázán právním jednáním zástupce, pokud toto jednání dodatečně schválí (srovnej usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 8. 2013, sp. zn. 22 Cdo 1087/2012). V tomto řízení žalobci výslovně potvrdili, že projeví vůli, aby za ně společnost AirHelp uplatnila u žalované nárok na odškodnění. V textu výzvy ze dne 8. 10. 2018 je rovněž sděleno, že je činěna za klienty. Žalobci tak nezpochybňují, že měli v úmyslu prostřednictvím společnosti AirHelp domoci se na žalované náhrady za zpožděný let, ale zároveň ve svých dalších úkonech (předžalobní výzva, žaloba), učiněných poté, co byla v jiných soudních řízeních před českými soudy shledána neplatnost smluv o postoupení pohledávky mezi cestujícími a společností AirHelp, se nadále výzvy učiněné prostřednictvím AirHelp dovolávají. Byť tedy učinění výzvy společností AirHelp za žalobce ze dne 8. 10. 2018 bylo jednáním osoby nezmocněné dle § 440 odst. 1 věta druhá o. z., žalobci později toto jednání svým konkludentním jednáním schválili (k závěru, že dodatečné schválení jednání může být učiněno i konkludentně dospěl Nejvyšší soud, například v rozsudku ze dne 23. 7. 2019, sp. zn. 27 Cdo 4593/2017), přičemž toto schválení bylo učiněno bez zbytečného odkladu poté, co české soudy začaly shledávat smlouvy o postoupení pohledávek cestujících na společnost AirHelp neplatnými. V důsledku tohoto dodatečného schválení (ratihabice) jsou žalobci učiněným jednáním společnosti AirHelp (uplatněním nároku na náhradu škody u žalované) vázáni, a toto uplatnění nároku má i vůči žalované účinky ex tunc (viz rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 21 Cdo 2886/2019 ze dne 2. 6. 2020).
26. Na podkladě shora uvedeného proto odvolací soud dospěl k závěru, že žalobci v daném řízení důvodně uplatnili nárok na náhradu škody za zpoždění (zrušení) letu dle čl. 5 a 7 Nařízení, neboť již dne 8. 10. 2018 splnili rovněž podmínku včasného uplatnění tohoto nároku u žalované. Z důvodu nadbytečnosti se proto odvolací soud nezabýval argumentací žalované, že smlouva o

postoupení pohledávek v minulosti uzavřená mezi žalobci a společností AirHelp je neplatná, neboť na výsledek řízení a úvahy o tom, zda výzva společnosti AirHelp ze dne 8. 10. 2018 měla, či neměla účinky ve smyslu § 2553 o. z. tato argumentace nemá žádný vliv.

27. Soud prvního stupně se však zcela nedostatečně zabýval tím, kdy se žalovaná s plněním požadovaného nároku ze strany žalobců dostala do prodlení. Z výzvy učiněné žalobci nezmocněným zástupcem ze dne 8. 10. 2018 vyplývá, že žalobci žádali na žalované plnění do 14 dnů ode dne doručení. Výzva, jak žalovaná v rámci řízení potvrdila, byla žalované doručena dne 8. 10. 2018, nejpozději dne 22. 10. 2018 tak žalovaná měla žalobcům plnit. Protože takto neučinila, dnem následujícím, tj. dne 23. 10. 2018 se dostala do prodlení. Úrok z prodlení v souladu s § 1970 o. z. ve spojení s vládním nařízením č. 351/2013 Sb. tedy žalobců náleží až počínaje dnem 23. 10. 2018.
28. Na podkladě shora uvedeného proto odvolací soud napadený rozsudek soudu prvního stupně ve vyhovujících výrocích o věci samé (I, II) ohledně částky 400 EURO s úrokem z prodlení ve výši 9 % ode dne 23. 10. 2018 do zaplacení dle § 219 o. s. ř. jako věcně správný potvrdil, ohledně úroku z prodlení ve výši 9 % z částky 400 EUR počínaje dnem 9. 10. 2018 do 22. 10. 2018 je dle § 220 odst. 1 písm. b) o. s. ř. změnil tak, že v tomto rozsahu žalobu jako nedůvodnou zamítl. V důsledku zjevné chyby došlo při vyhlašování rozsudku k nesprávnému uvedení výše úroku z prodlení, data počátku prodlení a k nesprávnému uvedení právní zástupkyně žalobců. Písemné vyhotovení rozsudku je proto současně opravným usnesením dle § 164 o. s. ř.
29. S ohledem na částečnou změnu napadeného rozsudku odvolací soud znovu dle § 224 odst. 2 o. s. ř. ve spojení s § 142 odst. 3 o. s. ř. rozhodl o nákladech řízení ve vztahu mezi účastníky. Žalobci byli v rámci řízení neúspěšní jen v nepatrné části ohledně požadavku na příslušenství, odvolací soud proto uzavřel, že jim náleží plná náhrada nákladů řízení. Náklady řízení žalobců sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 1 600 Kč a z nákladů na právní zastoupení, představující 6 úkonů právní služby po 200 Kč (příprava a převzetí, výzva k plnění, žaloba) dle § 14b odst. 1 vyhl. č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, 2 úkony po 1 540 Kč z tarifní hodnoty 10 200 Kč (písemné vyjádření ze dne 31. 10. 2021), přičemž dle § 12 odst. 4 advokátního tarifu je odměna snížena o 20 %, dále 3 režijní paušály po 100 Kč dle § 14b odst. 2 advokátního tarifu, 1 režijní paušál po 300 Kč dle § 13 odst. 4 advokátního tarifu a 21 % DPH ve výši 845 Kč, tedy celkem náklady řízení před soudem prvního stupně ve výši 6 469 Kč. V rámci odvolacího řízení jsou náklady žalobců tvořeny odměnou pro každého žalobce ve výši 1 853,72 Kč, když tarifní hodnota sporu činí u každého ze žalobců 400 EUR (tj. cca 10 000 Kč dle kurzu CZK vůči EURO k okamžiku poskytnutí právních služeb, což však nemá vliv na sazbu 1 540 Kč za 1 úkon dle § 7 bod 5 advokátního tarifu ve spojení s § 12 odst. 4 advokátního tarifu), dále sestávají z 1 režijního paušálu po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), to vše zvýšené o 21% DPH dle § 137 odst. 3 o. s. ř. (321,72 Kč). Celkem tedy náklady řízení žalobců před soudy obou stupňů ve výši 10 176,44 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku je přípustné dovolání za podmínek stanovených v § 237 o. s. ř.. Dovolání se podává do dvou měsíců od doručení rozhodnutí odvolacího soudu k Nejvyššímu soudu České republiky v Brně prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 6. Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud (§ 239 o. s. ř.).

Praha 19. května 2022

JUDr. Blanka Kapitánová v. r.

Shodu s prvopisem potvrzuje Beata Szturcová.

předsedkyně senátu