



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**

**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Naděždy Javůrkové a soudců JUDr. Lucie Bičákové a Mgr. Štěpána Hnanička ve věci

žalobců: a) **K. D.**, narozená xxx  
bytem xxx, xxx  
b) **T. D.**, narozený xxx  
bytem xxx, xxx  
c) **V. D.**, narozená xxx  
bytem xxx, xxx  
všichni zastoupení advokátkou Mgr. Zuzanou Firickou  
sídlem Krkonošská 2001/16, 120 00 Praha 2

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

**o zaplacení částky 3 x 400 EUR s příslušenstvím,**

k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 26. února 2021,  
č. j. 14 C 96/2020-29,

**takto:**

- I. Rozsudek soudu I. stupně **se potvrzuje.**
- II. Žalobci jsou povinni zaplatit žalované na náhradě nákladů odvolacího řízení částku **600 Kč** do tří dnů od právní moci rozsudku.

**Odůvodnění:**

1. Napadeným rozsudkem soud I. stupně zamítl žalobu, kterou se každý z žalobců domáhal zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím (výrok I.), a žalobcům uložil povinnost zaplatit žalované na náhradě nákladů řízení částku 600 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok II.).
2. Takto rozhodl o nároku žalobců na zaplacení žalované částky, který je dle jejich tvrzení dán tím, že se v noci ze dne 23. 8. 2019 na 24. 8. 2019 zúčastnili letu provozovaného žalovanou společností č. xxx z Antalie do Prahy, který byl na svém přeletu zpožděn více jak tři hodiny (dále jen „předmětný let“). S ohledem na leteckou vzdálenost místa odletu a přeletu každý ze žalobců požadoval úhradu kompenzace ve výši 400 EUR s odkazem na 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 letů, a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „Nařízení č. 261/2004“). Dále odkázali na rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 19. 11. 2009, S. (C-402/07 a C-432/07). Také tvrdili, že žalovanou vyzvali k úhradě částky dne 4. 5. 2020.
3. Žalovaná navrhla zamítnutí žaloby, neboť zpoždění předmětného letu nepřesáhlo 3 hodiny, ale činilo pouze 2 hodiny a 54 minut, a dále vznesla námitku promlčení nároků žalobců, neboť žalobci svůj nárok neuplatnili včas, ale po uplynutí půlroční lhůty s odkazem na § 2553 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. z.“).
4. Soud I. stupně vyšel ze skutkových zjištění, že se žalobci účastnili v noci ze dne 23. 8. 2019 na 24. 8. 2019 letu žalované č. xxx z Antalie do Prahy. Dne 4. 5. 2020 žalobci vyzvali žalovanou k zaplacení žalovaných částek s tím, že výzva byla žalované doručena dne 4. 5. 2020.
5. Po právní stránce odkázal soud I. stupně na § 2553 odst. 1 a 3 o. z. a § 2578 o. z., dále závěry rozsudku SDEU ze dne 22. listopadu 2012 ve věci C-139/11, J. C. M. proti KLM, bod 33, a též i rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 23. 10. 2019, č. j. 18 Co 265/2019-62, bod 10., 11.
6. Věc uzavřel s odůvodněním, že Nařízení č. 261/2004 neobsahuje vlastní úpravu promlčení. V souladu se závěry citovaného rozsudku SDEU C-139/2011 je nutno posuzovat otázku promlčení podle vnitrostátní právní úpravy, tedy v tomto případě podle občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. Povinnosti cestujících upravené Nařízením č. 261/2004 nelze ze strany dopravce nijak omezit ani vyloučit. Nařízení č. 261/2004 ukládá leteckému přepravci povinnost informovat cestující o jejich právech, při jejich uplatnění mohou použít typizovaný formulář dostupný na webových stránkách Evropské komise. Tato povinnost leteckého přepravce a tomu odpovídající práva cestujících jsou založena na předpokladu notifikace nároku cestujícím. Stejný závěr je pak možno dovodit ze znění odst. 20 preambule a čl. 14 a čl. 5 odst. 1 písm. c), ale i čl. 12 či čl. 15 odst. 2 Nařízení č. 261/2004, které předpokládají další či jinou notifikační aktivitu cestujících. Konstatoval, že ustanovení § 2578 o. z. nepředpokládá podrobnější úpravu přepravy osob a věcí pouze přepravními řády, ale stanoví, že může být upravena „zejména“ přepravními řády, pokud neexistuje přímo aplikovatelný předpis evropské unie. Ustanovení § 2553 o. z. ukládá cestujícím povinnost uplatnit nároky z přepravní smlouvy bez zbytečného odkladu, nejpozději ve lhůtě 6 měsíců ode dne nastoupení k letu nebo ode dne, kdy měl cestující na let nastoupit. Jedná se o hmotněprávní lhůtu; nestačí tedy, aby byla notifikace ze strany cestujících v uvedené lhůtě odeslána, ale musí být doručena. Pokud právo nebylo v uvedené lhůtě řádně uplatněno, k námitce přepravce zaniká. S ohledem na den odletu letadla (23. 8. 2019) a prokázané doručení výzvy žalobců žalované až dne 4. 5. 2020 byla výzva doručena po zákonné lhůtě 6 měsíců. Vzhledem k tomu, že žalovaná námitku pozdního uplatnění práva vznesla, soudu I. stupně nezbylo, než ve smyslu § 2553 odst. 3 o. z. žalobu zamítnout z důvodu vznesené námítky promlčení. O nákladech řízení mezi účastníky bylo rozhodnuto podle § 142 odst. 1 o. s. ř. a procesně úspěšné žalované soud I. stupně přiznal vůči žalobcům právo na náhradu paušálu ve výši 600 Kč za vyjádření ve věci a účast na jednání soudu dne 26. 2. 2021

7. Proti tomuto rozsudku podali žalobci včasné a přípustné odvolání. Navrhli zrušení napadeného rozsudku a vrácení věci soudu I. stupně k dalšímu řízení. Namítali, že právní posouzení otázky promlčení ze strany soudu I. stupně je nesprávné. Nesouhlasili se závěrem soudu I. stupně, který Nařízení č. 261/2004 podřadil pod pojem „přepravní řád“, ač se jedná o přímo aplikovatelné Nařízení ES, které je svou silou nadřazeno právnímu řádu a je přímo aplikovatelné v členských státech. Argumentovali dále, že ustanovení § 2553 o. z. pod pojmem přepravní řád běžným jazykovým výkladem míní podzákonnou normu, jak ostatně vyplývá i z důvodové zprávy. Toto ustanovení § 2553 o. z. bylo převzato z předchozí právní úpravy občanského zákoníku č. 40/1964 Sb. a původně bylo dáno do zákona, aby limitovalo odpovědnost přepravce z hlediska doručování zásilek. Systematickým výkladem zákona lze pak dojít k závěru, že ač zákonodárce změnil textaci a aplikaci ustanovení rozšířil i na práva cestujících vůči dopravci, tak v žádném případě nebyla vůle zákonodárce, aby se tato lhůta vztahovala na uplatnění nároku dle Nařízení č. 261/2004. To je patrné zejména z předchozího ustanovení § 2551 o. z., ve kterém stojí, že *„dopravce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího. Podrobnosti upraví přepravní řády“*. Zde zákonodárce poprvé v rámci tohoto oddílu použije pojem „přepravní řád“, a to ve smyslu, že právě v takovém dokumentu budou upraveny standardy pohodlí a bezpečí. Ze základního citu pro právo jistě dovodíme, že „standardy pohodlí a bezpečí“ se neupravují právní normou se silou zákona, ale typicky podzákonnými právními předpisy. Pro tento výklad hovoří i to, že tvz. „drážní a silniční přepravní řád“ má formu podzákonného právního předpisu (konkrétně se jedná o vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb.). Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu pak má zase formu nařízení vlády, tedy opět podzákonného právního předpisu (konkrétně jde o nařízení vlády ze dne 22. 11. 1999 č. 295/2000 Sb., ve znění nařízení vlády č. 457/2013 Sb.). Pro leteckou dopravu žádný přepravní řád ve formě podzákonného právního předpisu vydán nebyl. To však ještě neznamená, že je to důvod k tomu, abychom se nepřesně snažili do tohoto pojmu „napasovat“ rovnou přímo aplikovatelné Nařízení č. 261/2004. Nebylo rozhodně záměrem zákonodárce podřadit pod pojem přepravní řád přímo aplikovatelné Nařízení ES. Nad to zákonodárce v soudem I. stupně citovaném § 2578 o. z. jasně rozlišuje pojem „přepravní řád“ a „přímo použitelný předpis Evropských společenství“ na dvě různé kategorie. Zákonodárce v textu tohoto ustanovení jasně říká, že pokud je nějaká právní norma „přímo použitelným předpisem Evropských společenství“ (například právě Nařízení č. 261/2004), pak nemůže být zároveň přepravním řádem. I při výkladu v zákoně ustálených pojmů nelze nerespektovat úmysl zákonodárce ohledně obsahu těchto pojmů. Zvlášť, pokud jako i v tomto případě, je úmysl zákonodárce nepodřadit pod pojem „přepravní řád“ přímo aplikovatelné nařízení ES 261/2004, tak zjevný. Každý pojem v zákoně je třeba vykládat nejen v omezeném kontextu jednoho ustanovení, ale tak, jak se s tímto pojmem pracuje v celém zákoně. Z přehledu všech výše uvedených ustanovení, kde se pojem „přepravní řád“ objevuje, je jeho rozdílnost od Nařízení č. 261/2004 evidentní.
8. Dále argumentovali, že podřazení Nařízení č. 261/2004 pod pojem „přepravní řád“ jde proti systematické a obecně přijímané hierarchii právních norem. V právním státě je obvyklé, že základní úpravu práv a povinností stanoví právní normy se silou zákona a v úpravě dalších podrobností se odkážou na normy nižší právní síly, jako například obecně závazné vyhlášky nebo nařízení vlády České republiky. Opět, tato hierarchie je patrna zejména z § 2551 o. z., kde právní norma se silou zákona stanoví, že dopravce se postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího, přičemž další podrobná úprava standardů bezpečnosti a pohodlí cestujícího je ponechána na podzákonném právním předpise. Tento podzákonný právní předpis, např. ve formě obecně závazné vyhlášky příslušného ministerstva, stanoví pak podrobně, co se za nutné standardy z hlediska bezpečnosti a pohodlí cestujícího přesně považuje. Není tedy zvykem, aby zákon pro úpravu podrobností odkázal na právní předpis vyšší právní síly, avšak právě to soud I. stupně svým chybným podřazením Nařízení č. 261 /2004 pod pojem „přepravní řád“ učinil. Podle zásady nadřazenosti evropského práva platí, že evropské právo má vyšší právní sílu než vnitrostátní právní předpisy členských států. Zásada nadřazenosti platí závazně pro všechny evropské akty. Zásada

nadřazenosti zaručuje nadřazenost evropského práva nad vnitrostátním právem. Jedná se o základní zásadu evropského práva. Stejně jako zásada přímého účinku není explicitně uvedena ve smlouvách, ale byla jako taková zakotvena Soudním dvorem Evropské unie. Soudní dvůr Evropské unie zakotvil tuto zásadu nadřazenosti v případě C. v. E. ze dne 15. července 1964. Z výše uvedeného logicky vyplývá, že Nařízení č. 261/2004 je nadřazeno právním normám obsaženým v právním předpise 89/2012 Sb., občanský zákoník, v aktuálním znění. Šlo by proti obecné logice systematiky právního řádu, aby právní norma nižší právní síly se odkázala v podrobnostech na normu vyšší právní síly.

9. Žalobci závěrem shrnuli svou obsáhlou argumentaci v odvolání tak, že soud I. stupně se dopustil nesprávného právního posouzení hned v těchto dvou bodech:

Nesprávný výklad pojmu „přepravní řád“ zcela ignorující smysl a účel zákona, resp. obsahu takového pojmu logicky vyplývajícím ze systematiky zákona.

Systematicky nesprávné připsání toho, aby norma nižší právní síly se s úpravou podrobností odkázala na normu vyšší právní síly.

10. V závěru odvolání žalobci namítali, že výsledkem výkladu provedeného soudem I. stupně bude jen to, že práva spotřebitelů budou významně omezena. Proč tedy nezvolit mnohem logičtější a systematicky přívětivější výklad a dovodit (pro spotřebitele příznivěji), že sice úpravu promlčení nároků podle Nařízení č. 261/2004 upravuje zák. č. 89/2012 Sb., ale úprava délky tohoto promlčení je stanovena v § 629 odst. 1 o. z., a nikoliv ve specializovaném ustanovení upravujícím promlčení dle nároků vzniklých z úpravy odkazující na přepravní řády dle § 2553 odst. 3 o. z.
11. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání napadený rozsudek včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212, § 212a odst. 5, 6 o. s. ř.), a dospěl k závěru, že odvolání žalobců není důvodné.
12. Byť soud I. stupně nečinil skutková zjištění k otázce existence dostatečné délky zpoždění letu pro účely poskytnutí zadostiučinění dle čl. 7 Nařízení č. 261/2004, jsou jeho skutková zjištění dostatečná pro posouzení otázky promlčení, resp. posouzení včasnosti uplatnění nároku u žalované ve smyslu § 2553 odst. 3 o. z. Odvolací soud souhlasí s právním posouzením učiněným soudem I. stupně i s odkazy na příslušnou právní úpravu a rozhodovací praxi vnitrostátních soudů i judikaturu SDEU. Odvolací soud tak přisvědčuje právním závěrům soudu I. stupně a zdůrazňuje, že shodné právní hodnocení v obdobných věcech učinil již i zdejší soud, a to např. ve věci sp. zn. 18 Co 265/2019 (bez ohledu na skutečnost, že toto rozhodnutí bylo zrušeno Ústavním soudem pro procesní vadu – chybné poučení o přípustnosti dovolání, a dále již ve věci nebylo věcně rozhodnuto, neboť řízení skončilo zpětvzetím žaloby) nebo v řízení vedeném pod sp. zn. 58 Co 176/2021. Ve shodě s nimi odvolací soud zastává názor, že mezi práva, která musí cestující u dopravce uplatnit ve lhůtách vyplývajících z § 2553 odst. 3 o. z., patří i právo na náhradu, kterou cestujícím, jejichž let byl významným způsobem zpožděn, garantuje Nařízení č. 261/2004, jakožto předpis, který upravuje práva cestujících vůči leteckému dopravci (§ 2578 o. z.).
13. Právní úprava přepravy osob je v o. z. (§ 2550 a násl. o. z.) upravena pouze rámcově a odkazuje na dalších právních předpisů, které (pro jednotlivé druhy přepravy) podrobněji stanoví práva a povinnosti dopravců a cestujících. Jedná se zejména o přepravní řády. Jednotlivé druhy přepravy však mohou být upraveny i přímo použitelnými předpisy Evropské unie, které byly přijaty v zájmu zajištění určité úrovně služeb poskytovaných dopravci v rámci Evropské unie. Tímto předpisem je i Nařízení č. 261/2004. Toto nařízení stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě i v případě významného zpoždění letu. Nárok musí být u přepravce uplatněn. To vyplývá jak ze znění odst. 20 preambule Nařízení, podle něhož „v případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významného zpoždění letů by měli být cestující plně informováni o svých právech tak, aby mohli svá práva účinně uplatnit“, tak i z judikatury SDEU (např. věci C-502/18, C-83/10, C-354/18, C-12/11, v nichž se, byť primárně řeší jiné otázky, hovoří o „uplatnění“ práv).

Nariadení č. 261/2004 již ale podrobněji neupravuje vlastní postup při uplatnění těchto práv, včetně lhůt, v nichž je tak třeba učinit, ten je ponechán na vnitrostátní úpravě (viz i odst. 22 preambule Nariadení, z něhož lze dovodit předpoklad, že cestující budou žádat náhradu prostřednictvím soudů v souladu s vnitrostátními právními předpisy). Nariadení č. 261/2004 jako přímo použitelný unijní předpis tedy stanoví, jaká práva cestujícímu při zpoždění letu vůči dopravci vznikají, a vnitrostátní předpis stanoví, jak je má uplatnit. SDEU opakovaně vyslovil k tomu, že při neexistenci právní úpravy Unie přísluší každému členskému státu (a jeho vnitrostátnímu právnímu řádu), aby určil pravidla pro uplatnění práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva. Tato úprava však musí být v souladu se zásadou efektivity a rovnocennosti. Tedy tato pravidla by neměla ztěžovat či znemožňovat výkon práva na odškodnění, které je zaručeno unijním předpisem, či být formulována nebo uplatňována méně příznivým způsobem než pravidla, kterými se řídí obdobné situace ve vnitrostátním právu (viz např. věc C-429/09). Z uvedených zásad byl dovozen i závěr, z něhož v napadeném rozsudku vycházel soud I. stupně (viz rozsudek SDEU ve věci C-139/11), totiž že lhůtu, v níž musí být podány žaloby, jejichž předmětem je získání náhrady škody podle čl. 5 a 7 Nariadení, stanoví vnitrostátní právo každého členského státu, z čehož zároveň vyplývá, že tyto (promlčecí) lhůty se mohou a zpravidla také budou v jednotlivých členských státech lišit.

14. Odvolací soud nesouhlasí s argumentací žalobců uvedenou v odvolání. Odvolací soud zastává názor, že za situace, kdy ustanovení § 2553 odst. 1 o. z. hovoří o právech cestujících, není-li přeprava provedena včas, s odkazem na bližší úpravu těchto práv přepravními řády, avšak současně v § 2578 o. z. v pododdíle Společná ustanovení o přepravě osob a věcí je výslovně uvedeno, že podrobnější úpravu stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak již přímo použitelný předpis Evropských společenství, je možné s ohledem na výše citovanou judikaturu SDEU (C - 39/11) postupovat i v případě úpravy práv obsažené v Nariadení č. 261/2004 v Nariadení neřešených otázkách dle vnitrostátní úpravy obsažené m. j. i v § 2553 odst. 3 o. z. jako ustanovení speciálním. Tedy je nutné u dopravce uplatnit právo na zadostiučinění ve lhůtě šesti měsíců, jinak dopravci svědčí námitka, že právo nebylo uplatněno včas. Platí-li toto pro pozemní dopravu upravenou přepravními řády, není důvod, aby toto ustanovení neplatilo pro dopravu leteckou, kde nároky upravuje přímo Nariadení. Je přitom nerozhodné, jaká byla právní úprava dle starého občanského zákoníku, ani není rozhodná skutečnost, že Nariadení EU je vyšší právní síly, než jsou běžné přepravní řády dopravců. Právní úprava obsažená v § 2550 a násl. o. z. se týká přepravy osob, nikoliv přepravy zásilek a umožňuje cestujícím uplatnit paušalizovanou náhradu škody (zadostiučinění) za zpožděnou přepravu. Podrobnosti stanoví přepravní řády, ale může tak být učiněno i přímo použitelným předpisem Evropských společenství, jako je Nariadení. To je v případě letecké dopravy dáno jejími specifiky, neboť letecká doprava má mezinárodní přesah a vynutila si tak úpravu na unijní úrovni. Není ani správná argumentace odkazem na § 2551 o. z. Vždyť Nariadení č. 261/2004 sjednocením povinností leteckých společností podléhajících tomuto Nariadení stanoví práva cestujících při situacích, která jim komplikují leteckou přepravu, jako je např. zrušení nebo zpoždění letu. Tím vlastně přispívají k většímu „pohodlí“ cestujících při mimořádných situacích.
15. Lze tedy shrnout, že za situace, kdy žalobci své právo na paušální kompenzaci újmy způsobené jim zpožděním letu, jež započal dne 23. 8. 2019 a skončil dne 24. 8. 2019, u žalované neuplatnili ve lhůtě dle § 2553 odst. 3 o. z., tj. v šestiměsíční lhůtě od uskutečnění zpožděného letu, a žalovaná toto namítla, nelze jejich žalobě vyhovět. Odvolací soud proto rozsudek soudu I. stupně podle § 219 o. s. ř. jako věcně správný potvrdil, a to včetně rovněž správného akcesorického výroku o nákladech řízení, který vychází ze zásady úspěchu ve věci (§ 142 odst. 1 o. s. ř.).
16. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto podle § 224 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 142 odst. 1 o. s. ř. a žalované, která i v této fázi řízení dosáhla plného procesního úspěchu, byla z tohoto titulu příznána částka, která představuje paušální náhradu nezastoupeného účastníka za dva úkony (vyjádření k odvolání a účast u jednání odvolacího soudu) ve výši 2 x 300 Kč (§ 151 odst. 3 o. s. ř. ve spojení s § 1 odst. 1 a 3 písm. c/ a § 2 odst. 3 vyhl. č. 254/2015 Sb.).

**Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat dovolání do dvou měsíců od doručení rozhodnutí k Nejvyššímu soudu České prostřednictvím soudu I. stupně, jestliže rozhodnutí odvolacího soudu závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe odvolacího soudu nebo která v rozhodování odvolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešena právní otázka posouzena jinak (§ 237, § 239 a § 240 odst. 1 o. s. ř.). Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud.

V části týkající se výroku o nákladech řízení, není proti tomuto rozsudku dovolání přípustné (§ 238 odst. 1 písm. h/ o. s. ř.).

Praha 30. září 2021

**JUDr. Naděžda Javůrková v. r.**  
předsedkyně senátu