

USNESENÍ

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jiřího Cidliny a soudkyň Mgr. Miloslavy Štorkové a JUDr. Aleny Svátkové ve věci

žalobců: a) **Ing. M. T.**, narozený dne xxx
bytem xxx, xxx

b) **Ing. J. T.**, narozená dne xxx
bytem xxx, xxx

c) **N. T.**, narozená dne xxx
bytem xxx, xxx

d) **F. T.**, narozený dne xxx
bytem xxx, xxx

e) **Mgr. A. R.**, narozená dne xxx
bytem xxx, xxx

f) **S. L.**, narozená dne xxx
bytem xxx, xxx

všichni zastoupeni advokátem JUDr. Janem Täublem, LL.M.
sídlem Sokolovská 105/68, 186 00 Praha 8 – Karlín

proti

žalovanému: **ABS Jets, a. s.**, IČO: 27163628
sídlem K Letišti 549, 161 00 Praha 6 - Ruzyně, Hangár C
zastoupený advokátem JUDr. Jiřím Horníkem
sídlem Jungmannova 24, 110 00 Praha 1

o zaplacení částky 14 955 € s příslušenstvím, k odvolání žalobců a), b) e) a f) proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 15. září 2020, č. j. 27 C 189/2017-136,

takto:

Rozsudek soudu prvního stupně se ve výroku II. **zrušuje** a v tomto rozsahu se věc vrací soudu prvního stupně k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

1. Rozsudkem ze dne 15. 9. 2020, č. j. 27 C 189/2017-136, soud prvního stupně zastavil řízení ve vztahu mezi žalobkyní ad c) a žalobcem ad d) a žalovaným (výrok I.). Žalobu, již se žalobce ad a), žalobkyně ad b), žalobkyně ad e) a žalobkyně ad f) domáhali uložení povinnosti žalovanému zaplatit žalobcům společně a nerozdílně částku 13 455 € spolu s úrokem z prodlení zamítl (výrok II.).

Shodu s prvopisem potvrzuje Ema Pithardová.

Současně zamítl žalobu, již se žalobce ad a), žalobkyně ad b), žalobkyně ad e) a žalobkyně ad f), domáhali každý zaplacení částky 250 € spolu s úrokem z prodlení z této částky (výrok III.). Výrokem IV. vyslovil, že žalobci jsou povinni zaplatit žalovanému na náhradu nákladů řízení částku 73 342,40 Kč k rukám právního zástupce žalovaného do tří dnů od právní moci rozsudku.

2. Uvedených částek se žalobci a), b), e) a f) domáhali z titulu článku 5, 7, 8 a 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ze dne 11. 2. 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad o 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“), a to v souvislosti se zrušeným letem z letiště St. Moritz ve Švýcarské konfederaci na letiště Sliač ve Slovenské republice v termínu 18. 12. 2015 v 13:00 hodin. Tvrdili, že měli prostřednictvím cestovní kanceláře PONTIS SK, s. r. o., zakoupené zpáteční letenky u žalovaného, a to na let z letiště Sliač, Slovenská republika, na letiště St. Moritz (Engadin), a to v termínu 8. 12. 2015, s tím, že zpět měli odlétat z letiště St. Moritz na letiště Sliač dne 18. 12. 2015 v 13:00 hodin, s plánovaným přistáním v 14:10 hodin. Žalovaný však zpáteční let zrušil z důvodu nepříznivého počasí na letišti St. Moritz a nabídnul odlet z Curychu s tím, že zabezpečí dopravu na letiště osobním automobilem. Tuto variantu žalobci neakceptovali s tím, že si zakoupili letenky u jiného leteckého dopravce, jenž v uvedený den 18. 12. 2015 v 15:30 hodin let z letiště St. Moritz uskutečnil. Podle jejich názoru důvodem zrušení letu nemohly být povětrnostní podmínky, neboť jiná letadla v uvedený den z letiště startovala. Argumentovali též vyjádřením letiště Engadin, v němž jeho správce uvedl, že předmětný let, jenž měl být uskutečněn (xxx) nebyl zaregistrován v plánu letu.
3. V průběhu řízení vzali žalobu žalobkyně ad c) a žalobce ad d) zpět, kdy v tomto rozsahu soud prvního stupně řízení zastavil.
4. Žalovaný navrhoval zamítnutí žaloby s odůvodněním, že žalobci nejsou věcně aktivně legitimováni, když zpochybňoval, že by měli potvrzenou rezervaci na dotčený let, neboť cestovní kancelář PONTIS SK s. r. o., uvedenou rezervaci zajistila pro společnost TIDLY Slovakia a. s. a této společnosti byly letecké služby poskytnuty. Uvedl, že k zajištění objednaných letů pro společnost TIDLY Slovakia a. s., s ohledem na skutečnost, že nedisponuje požadovaným typem letadla Learjet 60 XR, využil společnost FLYJET Sp. z o. o., se sídlem ve Varšavě v Polsku, která byla provozujícím dopravcem. Namítal současně, že let, který byl zrušený, není letem, jenž byl rezervován pro společnost TIDLY Slovakia a. s. Rezervace, kterou žalobci předložili, se týká letu dne 18. 12. 2015 v 13:00 hodin, avšak společnost TIDLY Slovakia, a. s., měla rezervovaný let na 10:00 hodin téhož dne. K prokázání tvrzení, že nebyl provozujícím leteckým dopravcem, poukázal na třímístný ICAO kód, jenž zněl na xxx společnosti FLYJET.
5. Soud prvního stupně dále rekapituloval, že ve věci již rozhodoval rozsudkem ze dne 19. 3. 2019, č. j. 27 C 189/2017-72, kterým žalobu v celém rozsahu zamítl. K odvolání žalobců však odvolací soud toto rozhodnutí usnesením ze dne 4. 12. 2019, č. j. 39 Co 341/2019-120, zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení. V tomto kasačním usnesení Městský soud v Praze mj. uvedl, že smlouva o přepravě ze dne 21. 10. 2015 byla řádně uzavřena. Soudu prvního stupně vytkl, že se nevypořádal s čestným prohlášením Z. M. ze dne 2. 3. 2018 a z faktury ze dne 26. 11. 2015 učinil neúplná a nesprávná skutková zjištění, když obsah rozsáhlé e-mailové komunikace nezhodnotil vůbec. Nadto konstatoval, že se v konkrétním případě jednalo o zrušení letu ve smyslu čl. II., písm. l) nařízení s tím, že „pokud si letecká společnost najme letadlo včetně posádky od jiné letecké společnosti,

nese letecká společnost, která si letadlo pronajme, provozní povinnost za let a podle Nařízení je považována za provozujícího leteckého dopravce“.

6. Soud prvního stupně na základě provedeného dokazování vyšel ze zjištění, že dne 21. 10. 2015 byla mezi společnostmi PONTIS SK, s. r. o. a žalovaným platně uzavřena smlouva o letové přepravě. Na základě této smlouvy, jejíž nedílnou součástí byly všeobecné podmínky pro lety ABS Jets, a. s., vzal za prokázané, že byl objednán let letadlem Learjet 60 XR na den 8. 12. 2015 s místem odletu na letišti Sliač v 11:00 hodin a příletem na letiště Svatý Mořic ve 12:15 hodin pro šest cestujících, a dále let na den 18. 12. 2015 ze Svatého Mořice s odletem v 10:00 hodin na letiště Sliač s příletem v 11:15 hodin pro šest cestujících za 21 400 €. Podle všeobecných obchodních podmínek žalovaného byl dopravce oprávněn si letadlo najmout, a to i takové, které by bylo ve vlastnictví jiné osoby. Z e-mailové komunikace mezi společnostmi PONTIS SK, s. r. o., a žalovaným bylo zjištěno, že letiště v Engadinu (Samedan) je možné použít za velmi příznivého počasí a suché dráhy s tím, že Ing. M. ze zmíněné společnosti o tom klienty informovala. E-mailem ze dne 14. 10. 2015 byla žalovaným společnost PONTIS SK, s. r. o. upozorněna, že provedení letu s přistáním na letišti ve Svatém Mořici je velice závislé na aktuálním počasí s tím, že toto je možné určit až den předem, kdy jako alternativní letiště bylo uvedeno letiště Curych. Z e-mailu společnosti FLYJET adresovaného žalobci dne 7. 12. 2015 pak vyplynulo, že povětrnostní podmínky v Engadinu (Samedan) nejsou příznivé pro provedení letu. Současně z čestného prohlášení Ing. Š. K. a Ing. M. P. bylo zjištěno, že letadlo typu Learjet 60 XR za povětrnostních podmínek, které panovaly dne 18. 12. 2015 v 11:50 hodin na letišti ve Svatém Mořici nemohlo přistát tak, aby mohlo provést zamýšlený let. Na tuto skutečnost již bylo upozorněno den před plánovaným odletem od provozujícího dopravce společnosti FLYJET s tím, že letištní orgány nemají dostatečné informace a kompetenci k posouzení o tom, zda konkrétní typ letadla je schopen uskutečnit přistání či nikoliv. Z letového přehledu pak bylo zjištěno, že let byl označen ICAO kódem xxx, kdy let operovala polská posádka.
7. Soud prvního stupně, který dovodil aktivní legitimaci žalobců ve sporu, zaměřil především svou pozornost s odkazem a s konkrétní citací nařízení na pasivní legitimaci žalovaného v daném řízení. V této souvislosti konstatoval, že jak vyplývá z čl. 2 písm. a) nařízení, leteckým dopravcem je vždy ta osoba, která provádí (operuje) předmětný let. Je přitom nerozhodné, zda má cestující smlouvu přímo s touto osobou či s osobou jinou. V druhém případě jde o situaci uvedenou v druhé části věty, kdy jde o osobu, která provádí let v zastoupení jiné osoby, jež s cestujícím smlouvu uzavřela. Uvedený závěr vyplývá i ze Sdělení Komise Pokyny pro výklad 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 nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, jež v bodě 2. 2. 3. uvádí, že podle čl. 3 odst. 5 (nařízení) odpovídá za plnění povinností podle nařízení vždy provozující letecký dopravce, a nikoli například jiný letecký dopravce, který mohl prodat letenku.
8. Za těchto okolností soud prvního stupně dovodil, že žalovaný si pro provedení letu objednal letadlo i s posádkou u společnosti FLYJET SP. z. o. o. Společnost FLYJET SP. z. o. o., je tak odpovědným provozujícím leteckým dopravcem ve smyslu čl. 5 nařízení, neboť jde o osobu, která provedla (zamýšlela provést) předmětný let. Vzhledem k tomu, že jde o osobu odlišnou od žalovaného, není dána jeho věcná pasivní legitimace, a proto soud prvního stupně žalobu jako nedůvodnou zamítl.

9. K odvolání žalobců a), b), e) a f), směřujícího do výroků II. až IV. Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 21. 4. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-183, rozsudek soudu prvního stupně ve výroku III. změnil tak, že žalované uložil povinnost zaplatit každému ze žalobců a), b), e) a f) částku 250 € s příslušenstvím (výrok I.) a rozhodl o náhradě nákladů řízení před soudy obou stupňů (výrok II.).
10. Odvolací soud zrekapituloval své závěry ohledně aktivní legitimace, jakož i otázky definice zrušeného letu, přičemž co se týká pasivní legitimace žalovaného v daném sporu dospěl k závěru, že je dána. V tomto kontextu upozornil ve shodě s žalovaným na rozhodnutí rozsudku SDEU ze dne 4. 7. 2018, C-532/17, ve věci W. W. a spol. vs. Thomoson Airways Ltd. V uvedené věci předběžná otázka spočívala v tom, zda pojem provozující letecký dopravce ve smyslu nařízení, a zejména jeho čl. 2 písm. b) musí být vykládán v tom smyslu, že se vztahuje na leteckého dopravce, který jako letecký dopravce dotčený v původním řízení pronajme jinému leteckému dopravci letadlo a posádku v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou („wet lease“), ale nenese provozní odpovědnost za lety, a to ani tehdy, když potvrzení o rezervaci místa na letu vydané cestujícím uvádí, že tento let zajišťuje prvně uvedený dopravce. S odkazem na uvedené rozhodnutí dovodil, že čl. 2 písm. b) nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje na leteckého dopravce (FLYJET), který pronajme jinému leteckému dopravci letadlo s posádkou (žalovanému) v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou („wet lease“) a nenese provozní odpovědnost za lety, a to ani tehdy, když potvrzení o rezervaci místa na letu vydané cestujícím uvádí, že tento let provozuje prvně uvedený dopravce.
11. Dále odvolací soud seznal, že liberační důvody ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, podle kterého provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s čl. 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, kdyby všechna přiměřená opatření byla přijata nejsou dány. Odvolací soud odkazuje v této souvislosti na ustanovení bodu 14, 15 preambule nařízení, dle něhož „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 možno zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytovat zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujících 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“. Tato ustanovení preambule, stejně jako čl. 5 odst. 3 nařízení tak nevylučují, aby za určitých okolností byla i povětrnostní situace považována za liberační důvod zprošťující leteckého dopravce povinnosti k náhradě škody.
12. Žalovaný v tomto směru uváděl, že dostatečným způsobem prokázal, že meteorologické podmínky neumožňovaly letadlu Learjet 60 XR provedení zpátečního letu, kdy uvedená skutečnost vyplývá zejména z čestného prohlášení Ing. Š. K. a Ing. M. P. ze dne 14. 12. 2018. Pokud žalobci tvrdili, že v daný den na letišti Svatého Mořice probíhal normální provoz, toto tvrzení je bez vypovídací hodnoty bez vazby na konkrétní typy letadel, jejichž provoz měl na letišti probíhat. V tomto kontextu lze pouze zopakovat, že po zrušení letu byla žalobcům nabídnuta přeprava automobilem do Curychu a odlet z tohoto letiště. Žalovaný na letišti ve Svatém Mořici nedisponoval žádným letadlem, kterým je mohl později na cílové letiště přepravit. Za rozhodnou však považuje odvolací soud skutečnost, že, jak potvrdilo letiště Svatého Mořice, na den 18. 12. 2015 nebyl na tomto letišti nikdy plán letu xxx, který by směřoval z letiště Engadin, St. Moritz na letiště Sliač, zaregistrován.

Za těchto okolností se tak argumentace žalovaného jeví ohledně meteorologických podmínek čistě účelovou ve snaze se z náhrady za zrušený let vyvinit.

13. S odkazem na čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení odvolací soud shledal oproti soudu prvního stupně, že žaloba je co do nároku uplatňovaného žalobcem a) a každou ze žalobkyň b), e) a f) důvodná, kdy jí z tohoto důvodu vyhověl a každému z uvedených žalobců přiznal částku v podobě paušální náhrady dle nařízení ve výši 250 €, a to spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 8,05 % ročně v souladu s nařízením vlády č. 351/2013 Sb. z této částky. Vzhledem k tomu, že však žalobci svůj požadavek uplatnili formou eventuálního petitu, kdy primárnímu petitu bylo odvolacím soudem na rozdíl od soudu prvního stupně vyhověno, nezabýval se odvolací soud nárokovaným eventuálním petitem, a tudíž ani absence odůvodnění aplikace Montrealské úmluvy soudem prvního stupně nemohla v konečném důsledku rozhodnutí ovlivnit.
14. S ohledem na shora uvedené odvolací soud napadené rozhodnutí soudu prvního stupně ve výroku II. ve smyslu ust. § 220 odst. 1 o. s. ř. změnil tak, že žalovaný je povinen zaplatit žalobci a) a každé ze žalobkyň b), e), f) částku 250 € spolu s úrokem z prodlení ve výši 8,05 % z této částky od 3. 3. 2016 do zaplacení do tří dnů od právní moci rozsudku.
15. Následně žalobci a), b), e) a f) podali návrh na vydání doplňujícího rozsudku podle ust. § 166 o. s. ř., když měli za to, že odvolací soud nerozhodl o části předmětu řízení. Zdůraznili, že podali odvolání i proti výroku II. rozsudku soudu prvního stupně, jímž byla zamítnuta žaloba v rozsahu, ve kterém se domáhali zaplacení dalších 13 455 € s příslušenstvím. Současně navrhli opravu rozsudku odvolacího soudu, jde-li o označení výroku prvostupňového soudu, jež odvolací soud změnil.
16. Městský soud v Praze výrokem I. usnesení ze dne 3. 9. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-247, opravil svůj rozsudek ze dne 21. 4. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-183, ve znění opravného usnesení ze dne 21. 4. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-189, ve výroku I. v prvním řádku tak, že slova „ve výroku II.“ se nahrazují slovy „ve výroku III.“ Současně tímto rozhodnutím návrh žalobců na doplnění zmíněného rozsudku zamítl (výrok II.).
17. Odvolací soud shledal návrh žalobců na vydání doplňujícího rozsudku nedůvodným, neboť žalobci se domáhali primárním petitem žaloby zaplacení paušální náhrady škody za zrušení letu ve výši 250 € pro každého z nich a toliko in eventum uplatnili nárok na zaplacení 13 455 € z titulu náhrady škody představované pořizovací cenou letenky neuskutečněného letu ve výši 11 480,50 € a rozdílu mezi cenou za jednosměrný let a cenou uhrazenou náhradnímu dopravci ve výši 1 974,50 €. Konstatoval, že žalobce je oprávněn uplatnit svůj návrh i formou eventuálního petitu (§ 152 o. s. ř.), o žalobním nároku požadovaném formou eventuálního petitu však soud rozhodne jen v případě, pokud nevyhoví primárnímu petitu, v opačném případě se eventuálním petitem vůbec nezabývá. Uzavřel, že dospěl-li k závěru, že žaloba je co do nároku uplatněného primárním petitem (250 € pro každého ze žalobců) důvodná, eventuálním petitem (nárokem na zaplacení 13 455 €) se již nezabýval. Z uvedených důvodů návrh na doplnění rozsudku o část předmětu řízení zamítl.

18. K dovolání žalobců a), b), e) a f) Nejvyšší soud ČR usnesením ze dne 15. 2. 2023, č. j. 27 Cdo 333/2022-294, usnesení Městského soudu v Praze ze dne 3. 9. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-247, v druhém výroku zrušil a věc v tomto rozsahu vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.
19. Dovolací soud konstatoval, že žalobci zdůrazňovali, že proti žalované uplatnili tři nároky, a to nárok na vrácení části pořizovací ceny letenky, představující cenu neuskutečněného zpátečního letu ve výši 11 480,50 € (50 % ceny obousměrného letu), nárok na náhradu škody ve výši 1 974,50 € odpovídající rozdílu mezi cenou za jednosměrný let (11 480,50 €) a cenou uhrazenou náhradnímu dopravci (13 455 €) a konečně nárok na náhradu škody za zrušení letu podle článku 7 odst. 1 písm. a) nařízení ve výši 250 € za každého ze žalobců, tj. 1 000 €. Uplatněné nároky se podle nařízení nevylučují. V reakci na námitku žalovaného, podle které mu nesvědčí pasivní věcná legitimace, žalobci v podání ze dne 6. 3. 2018 (č. l. 26 spisu) navrhli, aby soud posoudil stejný skutkový stav podle Montrealské úmluvy. V této souvislosti uváděli, že při tomto právním posouzení by jim nesvědčil nárok podle článku 7 odst. 1 písm. a) nařízení ve výši 250 € za každého ze žalobců. Následně soud prvního stupně na ústním jednání dne 15. 11. 2018 (srov. protokol o ústním jednání na č. l. 68 a 69 spisu) připustil „změnu žaloby“ ve formě eventuálního petitu, a to tak, že se žalobci domáhají po žalované zaplacení částky 13 455 € s příslušenstvím spolu s paušální náhradou pro každého žalobce ve výši 250 €, in eventum (sic!) zaplacení částky 13 455 €.
20. S odkazem na ustálenou judikaturu dovolací soud uvedl, že eventuální petit je složen ze dvou částí. V tzv. primárním petitu se žalobce domáhá rozhodnutí o určité povinnosti (typicky např. vydání věci) a pro případ, že takovou povinnost uložit nelze, se žalobce v tzv. eventuálním petitu domáhá uložení povinnosti odlišné (např. peněžité náhrady). O žalobním požadavku uplatněném formou tzv. eventuálního petitu soud rozhoduje pouze tehdy, jestliže žalobě nevyhověl v tzv. primárním petitu. Vyhoví-li žalobě v tzv. primárním petitu, eventuálním petitem se vůbec nezabývá. Soud nemá možnost volby ohledně přiznaného plnění. O primárním petitu je soud povinen rozhodnout vždy, o eventuálním petitu pouze tehdy, je-li plnění požadované v primárním petitu nemožné (srov. např. rozsudky Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 6. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4223/2010, ze dne 18. 7. 2005, sp. zn. 22 Cdo 2887/2004, nebo ze dne 9. 12. 2020, sp. zn. 22 Cdo 2550/2020). O změnu žaloby jde tehdy, požaduje-li žalobce nově jiné plnění, případně požaduje-li stejné plnění, ale dovozuje-li jej z jiného skutku než vylíčeného v žalobě. Změnou žaloby naopak není požadavek žalobce, aby soud přisoudil totéž plnění na základě téhož skutku, avšak z odlišného právního důvodu (na základě jiné právní kvalifikace). Posouzení tvrzeného skutkového děje po právní stránce je vždy úkolem soudu. Žalobce proto nemá povinnost svůj nárok právně kvalifikovat; pokud tak učiní, soud není jeho právním názorem vázán. Jinak řečeno, pouhá změna právní kvalifikace není změnou žaloby (srov. např. rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 29. 7. 2004, sp. zn. 29 Odo 439/2002, ze dne 22. 6. 2005, sp. zn. 32 Odo 830/2004, ze dne 22. 11. 2006, sp. zn. 33 Odo 1310/2004, a ze dne 31. 7. 2008, sp. zn. 33 Odo 944/2006).
21. Dovolací soud v kontextu uvedeného uzavřel, že žalobci podáním ze dne 6. 3. 2018 nezměnili žalobu (stále se domáhají týchž plnění na základě stejného skutkového stavu), toliko soudu předestřeli další možné právní posouzení jimi uplatněných nároků. S vědomím, že při posouzení podle Montrealské úmluvy by jim jeden z uplatněných nároků nebyl přiznán. Popsaný procesní úkon nepředstavuje změnu žaloby a už vůbec z něj nelze usuzovat, že se žalobci svých nároků domáhají formou eventuálního petitu (tedy, že se zaplacení částky 13 455 € z důvodů výše popsanych domáhají toliko pro případ, že nebude přiznána částka 250 € každému z nich).

22. Žalovaný se po rozhodnutí o dovolání vyjádřil podáním ze dne 29. 5. 2023. Poté, co shrnul dosavadní průběh řízení uvedl, že vycházel po celou dobu řízení z posouzení návrhu žalobců na zaplacení částky 13 455 € pouze jako návrhu eventuálního, a proto se doposud vyjadřoval pouze okrajově. Rozhodnutí o dovolání však zásadním způsobem změnilo dosavadní vývoj řízení. Rekapituloval, že společnost TIDLY Slovakia, a.s., objednala u cestovní kanceláře PONTIS SK, s.r.o., přepravu šesti osob z letiště Sliač na letiště Sv. Mořic a zpět, která se měla uskutečnit ve dnech 8. 12. 2015 a 18. 12. 2015. Objednané lety měly být uskutečněny pomocí privátního leteckého dopravce konkrétním typem letadla (business jetem). Za objednané lety zaplatila TIDLY (niko z žalobců) cestovní kanceláři 22 961 €. K zajištění letů pro TIDLY uzavřela cestovní kancelář se žalovaným dne 21. 10. 2015 smlouvu o letové přepravě, tzv. charter flight agreement, přičemž rezervovala výslovně letadlo Learjet 60XR, a to za cenu ve výši 21 400 €. V rámci uzavírání smlouvy byla cestovní kancelář výslovně upozorněna na skutečnost, že v případě nepříznivých povětrnostních podmínek na letišti ve Sv. Mořici je využíváno letiště v Curychu. Vzhledem k tomu, že žalovaný letadlo Learjet 60XR nevlastnil ani neprovozoval, zajistil provedení letů u společnosti FLYJET Sp. z o. o. (dále jen „FLYJET“), a to prostřednictvím smlouvy dne 23. 10. 2015. FLYJET, měl dne 8. 12. 2015 provést let do Sv. Mořice pod č. letu xxx. Z důvodu mimořádných okolností však byl let v souladu se smlouvou přesměrován do Curychu odkud byli žalobci přepraveni luxusní limuzínou do Sv. Mořice. Zpáteční let měl dle smlouvy proběhnout dne 18. 12. 2015 s odletem ze Sv. Mořice v 10:00 hod., znovu pod č. letu xxx. Žalobci nicméně prostřednictvím cestovní kanceláře požádali o posun odletu, a to na 13:00 hod. toho samého dne. Této žádosti byl FLYJET ochoten vyhovět. V důsledku pro vzlet nepříznivých povětrnostních podmínek (nedostatek protivětru nezbytného pro správný vzlet letadla Learjet 60XR) na letišti ve Sv. Mořici, ale nemohl být zpáteční let uskutečněn (letadlo nebylo na letišti ve Sv. Mořici ani přistaveno, protože by s ohledem na podmínky na letišti nemohlo odletět). Tato skutečnost, ale nevylučovala uskutečnění zpátečního letu později, jakmile by nepříznivé povětrnostní podmínky pominuly. Žalobci odmítli přepravu luxusní limuzínou na letiště do Curychu, odkud měl být v souladu se smlouvou proveden let do místa určení. Tuto alternativu, jakož i čekání na pominutí mimořádných okolností bránících uskutečnění zpátečního letu, však žalobci odmítli a zajistili si přepravu do místa určení svépomocí, a to letem, zajištěným společností Air Charter Service (ACS) Switzerland a letadlem Citation CJ3, za který měli žalobci údajně zaplatit 13 455 €. Zdůraznil dále, že čl. 8 nařízení na rozdíl od čl. 7 nezakládá přímý nárok na náhradu ceny letenky nebo jakýchkoliv dalších nákladů, ale zakládá pouze právo výběru cestujícího. Náhrada pořizovací ceny letenek je tzv. další náhradou ve smyslu č. 12 nařízení a je tudíž nutné posuzovat domnělý nárok žalobců podle Montrealské úmluvy či vnitrostátní úpravy. Z opatrnosti se však vyjádřil k uplatňovanému nároku rovněž, jako by mohl být založen přímo nařízením. V tomto kontextu uvedl, že náhradu žalobcům nelze přiznat, když jednak splnil svou povinnost poskytnout jim pomoc v souladu s čl. 8 nařízení a dále když nejsou aktivně věcně legitimováni k náhradě nákladů vynaložených na zpáteční let. V předmětném případě je situace specifická. Jednalo se o individuální, nikoliv linkový let. Na této trase jím není let pravidelně provozován. Obsah smlouvy byl sjednán taktéž individuálně, přičemž většina podmínek byla vyžadována cestujícími. Zpravidla jsou letenky u linkových dopravců pořizovány přímo cestujícími, v daném případě existovalo několik prostředníků. Z jednání cestovní kanceláře lze učinit jednoznačný závěr, že projevila souhlas s podmínkami smlouvy, včetně možného přesunu objednaných letů z letiště ve Sv. Mořici na letiště v Curychu, a že projevený souhlas byl plně v souladu s projevenou vůlí cestujících (žalobců), kteří byli s veškerými podmínkami srozuměni a souhlasili s nimi. Obsahem vzniklého závazku tak byla mj. možnost přesunout (přesměrovat) objednané lety z letiště ve Sv. Mořici na letiště v Curychu. Z uvedeného dovozoval, že dodržel veškeré povinnosti, k nimž se ve smlouvě s cestovní kanceláří zavázal. V den, kdy měl být uskutečněn zpáteční let bylo přitom již dostatečně prokázáno, že žalovaný, resp. FLYJET, byl připraven převést žalobce na letiště v Curychu luxusní limuzínou, případně počkat, zda se podmínky vylepší natolik, že bude možné provést let z letiště ve Sv. Mořici, dle preferencí cestujících. Žalobci se však i přes předchozí dohodu rozhodli nevyužít předplaceného plnění, tj.

náhradní přepravy a odletu z Curychu. Rozhodnutí žalobců však nemůže být kladeno k jeho tíži, když vynaložil značné prostředky, aby dohodu dodržel. Opětovně zdůraznil, že nařízení v čl. 8 přímý nárok na proplacení pořizovací ceny letenek, nýbrž pouze povinnost poskytnout cestujícím pomoc, aby překonaly obtíže spojené se zrušením letu a nezůstali “uvěznění” v cizí zemi. Shrnul s ohledem na uvedené, že dohodu o alternativním místě odletu je třeba vykládat v daném případě jako předběžnou volbu cestujících ve smyslu čl. 8 nařízení s tím, že tak své povinnosti vyplývající z nařízení splnil. Co se týká nedostatku aktivní legitimace žalovaných uvedl, že pokud by připustil, že žalobcům náleží již priznaný nárok dle čl. 7 nařízení, nezakládá tato skutečnost bez dalšího nárok dle čl. 8 nařízení. V případě proplacení nákladů je situace jiná, když smyslem nároku je vrátit zaplacené prostředky, za které nebylo poskytnuto plnění. Stejně jako újma nemůže náležet osobě jiné, než které byla způsobena, rovněž proplacení nákladů musí být vráceno osobě, která prostředky vynaložila, neboť pouze této osobě vznikla skutečná škoda. Je zřejmé, že žalobci nejsou aktivně věcně legitimováni k proplacení vynaložených prostředků na zpáteční let. Žalobci nárokují dvě kategorie nákladů. V první řadě se jedná o cenu zpátečního letu a zadruhé pak o náklady na cenu náhradního letu převyšující cenu zpátečního letu. Co se týče ceny zpátečního letu, bylo prokázáno, že cenu objednaných letenek zaplatila společnost TIDLY. Tato skutečnost plyne jednak z žalobci předložené faktury a rovněž z jejich vyjádření. K druhému nároku žalobců na náhradu rozdílu mezi původní a novou letenkou tito nedoložili důkazy, z nichž by bylo patrné, za jakých podmínek a kým byla uzavřena smlouva na náhradní let. Žalobci doložili pouze nepodepsanou zprávu, v níž je potvrzena objednávka letu a k ceně je uvedeno následující: „Potvrzuji/Potvrzujeme hrubou cenu charterového letu 13 455 EUR (zahrnující poplatky za pasažéry, bezpečnostní poplatky a poplatky kreditní karty), kterou zaplatím dne 18. prosince 2015“. Ani v této části nároku tedy žalobci nedoložili, kým, v jaké konečné výši a zda vůbec byly náklady na náhradní let skutečně vynaloženy. Pokud by vznikl nárok k náhradě nákladů vynaložených na Zpáteční let (což nevznikl), byla by oprávněnou osobou pouze společnost TIDLY, do jejíž majetkové sféry bylo zasaženo, nikoliv žalobci. Ohledně posouzení podle Montrealské úmluvy shrnul, že pokud se jedná o domnělý nárok žalobců na náhradu ceny zpátečního letu a rozdílu v ceně náhradního letu, musí se v obou případech jednat o nárok ve smyslu čl. 12 nařízení. Ani článek 12 nařízení však nezakládá přímý nárok na náhradu jakékoliv škody, ale pouze připouští, že cestujícímu mohou vzniknout další nároky podle jiných právních předpisů, čímž dává nařízení pouze najevo, že úprava v něm obsažená není vyčerpávající. V daném případě by se tak měla použít Montrealská úmluva. Namítal předně, že žalobcům však nemohl vzniknout nárok na základě Montrealské úmluvy, neboť tato zakládá odpovědnost leteckého dopravce jen pro případ, kdy dojde ke zpoždění nikoli k zrušení letu. V této souvislosti žalobci v předchozích podáních argumentovali rozsudkem Soudního dvora EU sp. zn. C 429/14. S podrobnou citací uzavřel, že rozhodným pojmem v rámci rozsudku zůstává „vzniklá škoda“. To znamená, že musí existovat prokázaná výše škody, a teprve na tomto základě je příslušná aktivně legitimovaná osoba oprávněna tuto požadovat. V uvedeném případě přitom žalobci žádnou škodu neutrpěli, protože nevynaložili žádné náklady za zpáteční let, ani za náhradní let. Ani podle Montrealské úmluvy tak žalobci aktivní věcnou legitimaci nedisponují. Dovožoval dále, že je nutné dojít k závěru, že úprava v rámci Montrealské úmluvy, která narozdíl od nařízení je způsobilá stanovit právní základ nároku na náhradu ceny letenky, stále neposkytuje vyčerpávající právní úpravu. I zde je tedy třeba dojít k závěru, že při posouzení nároku žalobců je nutné všude tam, kde úmluva nestanoví jinak, použít vnitrostátních právních předpisů. Přestože nedostatek aktivní věcné legitimace musí vést k automatické nedůvodnosti odvolání žalobců, pouze z procesní opatrnosti poukázal, že původní žaloba byla podána šesti žalobci. Žalobce c) a žalobce d) vzali svou žalobu zpět. Je tak jednoznačně namístě, aby zbylí žalobci prokázali, na čem staví svůj nárok na náhradu nákladů celého zpátečního letu. Není totiž jasné, na jakém základě by mohli žalobci tvrdit, že nárok čtyř žalobců by mohl zůstat v téže výši, jako nárok šesti původních žalobců. Je přitom povinností žalobců prokázat výši žalované částky, k čemuž ve věci nedošlo. V této souvislosti odkázal na usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 2. 2011, sp. zn. 25 Cdo 4827/2008. K náhradě ceny zpátečního letu je dále nutné uvést, že žalobci požadují, aby jim byla uhrazena polovina ceny

objednaných letů včetně přírážky cestovní kanceláře. K náhradě přírážky by mohla být pasivně legitimována jedinečně cestovní kancelář, která uzavřela s žalovaným smlouvu. V této části domnělého nároku žalobců tak žalovaná nedisponuje ani pasivní věcnou legitimací. Navrhoval, aby odvolací soud potvrdil odvoláním napadený rozsudek soudu prvního stupně ve výroku II. a přiznal mu náhradu nákladů řízení.

23. K vyjádření žalovaného po rozhodnutí o dovolání podali žalobci repliku dne 23. 6. 2023. Uvedli předně, že usnesení dovolacího soudu, kterým bylo usnesení v napadeném výroku zrušeno a věc byla vrácena odvolacímu soudu k dalšímu řízení, v žádném případě nepředstavuje změnu žaloby. Žalovaný měl dostatek času k tomu, aby se k žalobě vyjádřil. Nárok na zaplacení částky 13 455 € byl uplatňován již od prvního podání ve věci a tento nárok se nikdy nezměnil. Z jejich pohledu v roce 2018 předestřeli další možné právní posouzení jimi uplatněných nároků (dle Montrealské úmluvy). Tvzení žalovaného, že mu „bylo odňato právo se plně vyjádřit k nově znějícímu návrhu“, je proto zcela absurdní. Lze shrnout, že k vyjádření žalovaného by soud neměl vůbec přihlížet, neboť nelze v rámci řízení o vydání doplňujícího rozsudku (navíc v odvolacím řízení) uplatňovat novou argumentaci. V rozsudku č. j. 39 Co 59/2021-183 odvolací soud rozhodl o tom, že v konkrétním případě se jednalo o zrušení letu („nelze v žádném případě dva lety s různým místem odletu považovat za totožný let“); žalobci jsou aktivně legitimováni („aktivně legitimováni jsou cestující, tedy fyzické osoby, které se měly přepravit z místa na místo, kdy již cestujícími ve smyslu nařízení nemůže být z povahy věci právnická osoba, přičemž je nerozhodné, že cestující rezervaci učinili prostřednictvím třetích osob“); žalovaný je pasivně legitimován („za provozujícího leteckého dopravce musí být považován dopravce, který v rámci činnosti přepravy cestujících přijme rozhodnutí o uskutečnění konkrétního letu...“); liberační důvody nejsou dány („...argumentace žalovaného se jeví ohledně meteorologických podmínek čistě účelovou ve snaze se z náhrady za zrušený let vyvinout“); žalobci mají nárok na náhradu škody v souladu s nařízením, žalovaný jakožto provozující letecký dopravce je odpovědný za škodu dle nařízení. Jestliže odvolací soud dospěl k závěru, že nárok na náhradu škody dle čl. 7 nařízení (250 € pro každého z žalobců) je dán, měl by dospět též k závěru, že mají nárok i na zaplacení částky 13 455 €, neboť tyto nároky mají stejný právní i skutkový základ. Žalovaný zrušil let a nenabídl žalobcům možnost výběru mezi jednotlivými alternativami specifikovanými v čl. 8 nařízení, namísto toho jako jediný způsob řešení navrhl dopravu osobním automobilem a odlet z letiště v Curychu. Tento způsob přitom vůbec není v nařízení uveden jako možnost, kterou může provozující dopravce cestujícím nabídnout. Tvzení žalovaného, že splnil povinnosti vyplývající z nařízení je nepravdivé a nemá žádnou oporu v provedeném dokazování. V souladu s čl. 5 odst. 1 písm. a) musí být dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 8 nařízení. Tuto pomoc žalovaný žalobcům nenabídl. Dovožovali, že by bylo proti smyslu nařízení, pokud by provozující dopravce mohl jednoduše zaplatit 250 € při zrušení letu a zbavit se tím odpovědnosti za náhradu ceny letenky, která ve většině případů paušální náhradu převyšuje. Náhrada ve výši 250 € představuje pouze paušální náhradu za způsobené obtíže a nepohodlí způsobené zrušením letu, nejde o paušální náhradu za jakoukoli škodu včetně ceny letenek. Uvedli dále, že jakožto cestující, jejichž let byl zrušen na základě nařízení, mají nárok na náhradu ceny letenky za zrušený let, a to ve výši zaplacené cestovní kanceláří. Žalovaný ve svém vyjádření tvrdí, že by se z ceny této letenky měla odečíst provize cestovní kanceláře. Neuvádí však, v jaké výši tato údajná provize měla být. I kdyby však cestovní kancelář k ceně letenky svou provizi přidala (o čemž ale nesvědčí žádný důkaz), pak i v takovém případě je zde nárok na náhradu ceny letenky ve výši zaplacené cestovní kanceláří. To zcela jasně vyplývá z rozsudku soudního dvora (EU) ze dne 12. září 2018 ve věci H. v Vueling Airlines SA č. C-601/17, ze kterého se podává, že podle čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení mají cestující právo na náhradu ceny letenky v případě zrušení letu (nejde jen o „právo volby“, jak účelově tvrdí žalovaný); letenky lze zakoupit prostřednictvím třetí osoby a tato skutečnost nemá žádný vliv na právo cestujících na náhradu ceny letenky; a cestující mají právo na náhradu ceny letenky včetně

případné provize, ledaže letecký dopravce prokáže, že tato provize byla určena bez jeho vědomí. Žalovaný v řízení neprokázal, že by cestovní kancelář k ceně letenky nějakou provizi účtovala ani že by taková případná provize byla určena bez jejího vědomí. Lze proto uzavřít, že mají právo na náhradu ceny letenky v požadované výši, a to na základě nařízení. V této souvislosti odkazovali a podrobně citovali z rozhodnutí českých soudů, ze kterých plyne, že cestující mají dle nařízení právo nejenom na paušální náhradu škody, ale též na náhradu ceny zrušeného letu i nahrazení ceny letu náhradního. Tyto nároky se nevylučují. Dále se vyjádřili k popisu skutkového stavu ze strany žalovaného s tím, že jim nikdy nenabídl možnost, že by jejich let byl uskutečněn později. Jediné, co žalovaný nabídl, byl odvoz osobním automobilem na jiné letiště. Podle jejich názoru žalovaný v daný den nikdy neměl v úmyslu let z letiště St. Moritz uskutečnit. Přeprava automobilem pak v žádném případě nebyla v souladu se smlouvou o letové přepravě. Objednaná z jejich strany (a zaplacená) byla cesta letadlem nikoliv autem. Pokud by chtěli letět z Curychu, objednali by si let z tohoto letiště. Žalovaný v další části vyjádření namítá, že nařízení nezakládá právo na náhradu pořizovací ceny letenky, neboť nařízení údajně dává toliko právo výběru mezi variantami vyjmenovanými v čl. 8. Pokud se jedná o tvrzení žalovaného o údajných nepříznivých povětrnostních podmínkách, toto je čistě účelové. Nezpochybnili, že při prvním letu souhlasili s náhradní přepravou automobilem. Tento souhlas však udělili ad hoc poté, co jim bylo ze strany žalovaného řečeno, že povětrnostní podmínky neumožňují přistání na letišti St. Moritz. Neměli, jak toto tvrzení ověřit, a proto s nabídkou souhlasili. Pokud žalovaný opakoval, že nejsou ve věci aktivně legitimováni, shrnuli, že v dané věci jsou poškozenými, jakožto cestující, kterým byl zrušen let a nebyla jim ze strany žalovaného poskytnuta žádná relevantní kompenzace, pomoc ani náhrada. Za letenky zaplatili jakožto koneční příjemci služby letové přepravy. Jediným přípustným výkladem, který je v souladu s principy zvýšené ochrany cestujících a ochrany spotřebitelů, je, že mají právo požadovat po žalovaném náhradu za cenu zpáteční letenky a rozdíl mezi její cenou a cenou náhradní přepravy. Opačný výklad by vedl k tomu, že by se této náhrady musela domáhat cestovní kancelář, která ale nemá žádnou motivaci ani právní důvod k tomu se žalobou domáhat náhrady po žalovaném. Cestovní kancelář nebyla cestujícím letu, který byl zrušen, a ani jím být z povahy věci nemohla. Cestovní kancelář dostala za letenky zaplacenou, žádná škoda jí proto nevznikla. Podle jejich názoru nárok na zaplacení částky ve výši 13 455 € by jim měl být přiznán dle nařízení, neboť právo na náhradu pořizovací ceny letenky i rozdíl mezi její cenou a cenou náhradní přepravy přímo a jednoznačně vyplývá jak ze samotného nařízení (čl. 8), ustálené judikatury českých i evropských soudů, tak i ze Sdělení komise č. 2016/C 214/04 ze dne 15. 6. 2016 „Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004“ (čl. 3.2.6 a 4.2). Pouze z opatrnosti zopakovali argumentaci týkající se případného uplatnění Montrealské úmluvy s tím, že je nepochybné, že jako cestující, kteří se měli přepravit předmětným letem, jsou aktivně legitimováni k podání žaloby podle této úmluvy. Zrušením letu jim vznikla daleko větší újma než v případě, že by let byl pouze zpožděn. Je absurdní vykládat Montrealskou úmluvu takovým způsobem, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají právo na náhradu škody, zatímco cestující, kterým byl let zrušen, by právo na náhradu mít neměli. Z judikatury Soudního dvora (EU) ohledně výkladu Nařízení a Montrealské úmluvy přitom vyplývá, že na zrušení letu je nutné nahlížet obdobně, jako na významné zpoždění letu (srov. rozsudek Soudního dvora (EU) ze dne 23. 10. 2012 sp. zn. C-581/10 a C-629/10, bod 33 a 34 (N. vs. Lufthansa), ze dne 19. 11. 2009 sp. zn. C-402/07 a C-432/07, bod 55 (S. vs. Condor)). I kdyby se nárok na zaplacení částky 13 455 € posuzoval podle českého právního řádu, nemělo by to žádný vliv na to, že je tento nárok po právu. S odkazem na rozhodnutí Městského soudu v Praze sp. zn. 12 Co 67/2022 s tím, že argumentace žalovaného, že by se mělo uplatnit české právo, se mívá účinkem, neboť i v případě, že by se nárok posuzoval podle vnitrostátních právních předpisů, měli by právo na náhradu ceny zrušeného letu i uplatněného rozdíl mezi cenou zrušeného letu a letu náhradního. Navrhovali, aby odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně ve výroku II. o věci samé změnil tak, že žalovaný je povinen zaplatit žalobci a) a žalobkyním b), e), f) společně a nerozdílně částku 13 455 € spolu se zákonným úrokem z prodlení ode dne 3. 3. 2016 do zaplacení a přiznal jim náhradu nákladů řízení.

24. S přihlédnutím k závaznému právnímu názoru Nejvyššího soudu ČR odvolací soud přezkoumal napadený rozsudek soudu prvního stupně z podnětu podaného odvolání v dotčeném rozsahu výroku II., včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (ust. § 212, § 212a, § 214 odst. 1 o. s. ř.), a poté dospěl k následujícím závěrům.
25. Odvolací soud v daném případě seznal, že prozatím nejsou dány předpoklady ani pro potvrzení ani případně pro změnu napadeného rozhodnutí soudu prvního stupně.
26. Odvolací soud pouze pro přehlednost rekapituluje, že rozhodnutím ze dne 21. 4. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-183, rozsudek soudu prvního stupně ve výroku III. o věci samé změnil tak, že žalovaný je povinen zaplatit žalobci a) a každé ze žalobkyň b), e) f) částku 250 € spolu s úrokem z prodlení z této částky od 3. 3. 2016 do zaplacení. Usnesením ze dne 3. 9. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-247, opravil svůj rozsudek ve výroku ve věci samé (výrok I.) a zamítl návrh žalobců na doplnění tohoto rozsudku (výrok II.). K dovolání žalobců byl výrok II. usnesení Městského soudu v Praze ze dne 3. 9. 2021, č. j. 39 Co 59/2021-247, zrušen a věc vrácena tomuto soudu v uvedeném rozsahu k dalšímu řízení.
27. Předmětem přezkumu odvolacím soudem se tak stal výrok II. napadeného rozhodnutí soudu prvního stupně, kterým zamítl žalobu, kterou se žalobci a), b), e) a f) domáhali uložení povinnosti žalovanému zaplatit žalobcům společně a nerozdílně částku 13 455 € spolu s úrokem z prodlení, a to s ohledem na závazný právní názor dovolacího soudu, který uzavřel, že odvolací soud nesprávně posoudil návrh žalobců na zaplacení předmětné částky s příslušenstvím jako eventuální petit.
28. Lze tak shrnout, že žalobci se domáhali jednak náhrady škody za zrušení letu ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení ve výši 250 € pro každého ze žalobců (již pravomocně přiznáno); části pořizovací ceny letenky podle čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení (představující cenu neuskutečněného zpátečního letu St. Moritz – Sliač ve výši 11 408,50 €, tj. 50 % z ceny obousměrného letu) a náhrady škody ve výši 1 974,50 € spočívající v rozdílu mezi cenou za jednosměrný let ve výši 11 480,50 € a cenou uhrazenou náhradnímu dopravci ve výši 13 455 € (viz čl. 4.2 Sdělení komise č. 2016/C 214/04 ze dne 15. 6. 2016 „Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004“).
29. Jak již bylo shora uvedeno, soud prvního stupně zamítl jednak nárok žalobců na paušální náhradu, jakož i nárok na náhradu škody za cenu letenek, resp. cenu neuskutečněného letu a rozdílu za jednosměrný let z důvodu, že žalovaný není pasivně legitimován, neboť osobou, která zamýšlela provedení letu, byla společnost FlyJet SP. z. o. o. Odvolací soud, který se zabýval pouze nárokem na paušální náhradu 250 € pro každého z žalobců, dospěl s odkazem na výklad nařízení přijatý Soudním dvorem Evropské unie k závěru, že žalovaný je věcně pasivně legitimován, když s odkazem na čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení, shledal tento požadavek důvodným, a proto rozsudek soudu prvního stupně v tomto rozsahu změnil.
30. Rozhodným ve stávající situaci je, že odvolací soud nesprávně posoudil nárok žalobců jako nárok uplatněný formou eventuálního petitu, když z tohoto důvodu se po vyhovění primárnímu petitu již nezabýval nárokovaným eventuálním petitem s tím, že absencí odůvodnění aplikace Montrealské úmluvy, případně vnitrostátního práva, se ve shodě se soudem prvního stupně, i když z jiných důvodů, pro nadbytečnost již nezabýval.

31. S ohledem na uvedené je zřejmé, že odvolací soud se eliminací jednoho nároku ze dvou, resp. ze tří celkem žalobci požadovaných, soustředil na přezkum paušální náhrady 250 € ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení, když mimo jiné v souvislosti s tímto požadavkem dovodil, jak aktivní, tak i pasivní legitimaci účastníků ve sporu. V důsledku uvedeného nepovažoval za pro věc rozhodnou skutečnost, že soud prvního stupně se nezabýval z logiky svého právního hodnocení o nedostatku pasivní legitimace žalovaného, významnými aspekty, které se týkají zbylých dvou nároků žalobců, založených sice na shodném skutkovém ději, avšak nikoliv na totožném právním základu.
32. V souvislosti s uvedeným odvolací soud podotýká, že žalobce c) a d) vzali žalobu zpět s tím, že ve vztahu k ostatním žalobcům zůstává žalobní požadavek zachován. Lze přisvědčit, že nárok zbývajících žalobců a), b), e) a f) zůstal i bez ohledu na zmíněné zpětvzetí shodný, kdy při absenci procesního úkonu, resp. dispozice s žalobou, není postaveno najisto, zda mělo dojít k ponížení částky o třetinu nebo o jinou částku, a na jakém základě je krom paušální částky 250 € za osobu, požadována náhrada celé původní částky 13 455 € (čítající šest osob, případně individuální let objednaným konkrétním letadlem).
33. Současně odvolací soud podotýká, ve shodě s účastníky, že v daném případě se jednalo (jedná) o dva zbylé nároky v částce 13 455 € založené na odlišném právním posouzení. V případě paušálu se skutečně jednalo o náhradu za způsobené obtíže a nepohodlí způsobené faktickým cestujícím zrušením letu, když se nejednalo o „paušální náhradu za jakoukoliv škodu včetně ceny letenek“. V situaci náhrady škody letenek pak i odvolací soud shledává významným pro rozhodnutí pojem samotné škody, tj. skutečnost úbytku v majetkové sféře toho kterého subjektu. To znamená, že musí existovat prokázaná výše škody, a teprve na tomto základě je aktivně legitimována osoba oprávněná tuto požadovat. V této souvislosti poukazuje odvolací soud na to, že soudem prvního stupně zůstala neobjasněna, z důvodu jeho rozdílného právního názoru stran věcné pasivní legitimace, majetková újma, která jaké které osobě skutečně a v jaké výši vůbec vznikla (a to zvláště ve vztahu k jednotlivým nárokům na náhradu skutečné škody).
34. Na soudu prvního stupně tak bude, aby v návaznosti na shora uvedené závěry odvolacího soudu, žalobce vyzval postupem podle ust. § 118a odst. 1, 3 o. s. ř., po odstranění nesrovnalostí se zpětvzetím shora zmíněným, a to zejména k doplnění tvrzení žalobních tvrzení a jejich prokázání, zvláště k oběma nárokům na náhradu majetkové újmy (skutečné škody). Je třeba postavit pro rozhodnutí najisto, jaký subjekt, kdy a jakým způsobem poptal (objednal, rezervoval) předmětnou leteckou přepravu a zejména, kdo ji uhradil, a kdo zajistil a zaplatil zpáteční let. Jinými slovy, komu vznikla skutečná škoda ve vztahu k oběma nárokům (a v jaké výši) a v této souvislosti, aby posoudil, jaký subjekt je v dané věci aktivně legitimován, tedy, kdo ze stávajících žalobců a), b), e) a f), případně který z nich, zda vůbec legitimován je.
35. V této souvislosti se soud prvního stupně následně vypořádá i s argumentací účastníků mj. předloženou v odvolacím řízení (včetně podání podrobně rozvedených po rozhodnutí dovolacím soudem), a to ve vztahu k aplikaci právní úpravy dopadající na projednávaný případ.
36. S ohledem na shora uvedené odvolací soud postupoval v souladu s ust. § 219a odst. 1 písm. b) o. s. ř. a ust. § 221 odst. 1 písm. a) o. s. ř., kdy napadený rozsudek ve výroku II. zrušil a věc vrátil

soudu prvního stupně k dalšímu řízení, a to pro nepřezkoumatelnost s ohledem na nedostatek důvodů, když za odvolacího řízení nemohla být zjednána náprava.

37. Na soudu prvního stupně bude, aby vázán shora vyloženým právním názorem odvolacího soudu (§ 226 odst. 1 o. s. ř.), postupoval v intencích tohoto rozhodnutí. Jeho nové rozhodnutí bude obsahovat náležitosti § 153 odst. 1 a ust. § 157 odst. 2 o. s. ř. s tím, že jednotlivé důkazy budou hodnoceny jednotlivě i v jejich vzájemných souvislostech (ust. § 132 o. s. ř.). Náležitě se vypořádá i s námitkami žalobců i argumentací prezentovanou žalovaným. Na podkladě provedeného dokazování zjištěný skutkový základ věci soud prvního stupně podrobí přesvědčivé právní kvalifikaci tak, aby jeho závěry byly přezkoumatelné a bylo možno se s nimi v případném odvolacím řízení vypořádat. V konečném rozhodnutí soud prvního stupně také znovu rozhodne o nákladech řízení (§ 224 odst. 3 o. s. ř.).

Poučení:

Proti tomuto usnesení není dovolání přípustné.

Praha 28. června 2023

JUDr. Jiří Cidlina v. r.
předseda senátu