Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1271/2021, ECLI:CZ:NS:2021:25.CDO.1271.2021.1

Číslo: 37/2022

Právní věta:

Mimořádnou okolností, která vylučuje povinnost leteckého dopravce platit náhradu za zrušený let [čl. 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů], není řádně vyhlášená stávka zaměstnanců týkající se okolností ve sféře provozovatele letecké dopravy, ledaže by stávkující vznášeli požadavky, které mohou splnit pouze orgány veřejné moci a které se proto vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 24.06.2021

Spisová značka: 25 Cdo 1271/2021

Číslo rozhodnutí: 37

Číslo sešitu: 4

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Náhrada škody, Spotřebitel

Předpisy: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Dotčená rozhodnutí:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2932/2020

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 8. 2021, sp. zn. 25 Cdo 2110/2021

Rozsudek SDEU ze dne 17. 4. 2018 ve spojených věcech C 195/17,C 197/17 až C 203/17, C 226/17, C 228/17, C 254/17, C 274/17, C 275/17, C 278/17 až C 286/17 a C 290/17až C 292/17

Rozsudek SDEU ze dne 19. 11. 2009 ve spojených věcech C 402/07 a C 432/07

Rozsudek SDEU ze dne 23. 3. 2021, ve věciC-28/20, Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden

Rozsudek SDEU ze dne 22. 12. 2008, ve věci C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud zrušil rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 25. 10. 2018, sp. zn. 27 C 203/2017, a rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28. 5. 2020, sp. zn. 17 Co 102/2019, a věc vrátil Obvodnímu soudu pro Prahu 6 k dalšímu řízení.

I.
Dosavadní průběh řízení

1. Obvodní soud pro Prahu 6 rozsudkem ze dne 25. 10. 2018, č. j. 27 C 203/2017-74, zamítl žalobu, kterou se žalobce domáhal náhrady 600 EUR s příslušenstvím, a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel ze zjištění, že žalobce měl rezervaci na let žalované provozovaný pod č. LH98 z Frankfurtu do Mnichova a na let č. LH1690 z Mnichova do Prahy, které byly zrušeny z důvodu stávky palubních leteckých průvodčí žalované společnosti. Po právní stránce soud označil stávku za mimořádnou okolnost, které nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (dále jen „Nařízení“). Povinnost žalované k náhradě škody žalobci tedy nebyla dána.

2. Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 28. 5. 2020, č. j. 17 Co 102/2019-139, k odvolání žalobce potvrdil rozsudek soudu prvního stupně a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Odkázal na bod 14 Nařízení, který jako jednu z mimořádných okolností, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, uvádí i stávku, postihující provoz leteckého dopravce. Z provedeného dokazování přitom vyplývá, že žalovaná přijala přiměřená opatření k zabránění škodlivým následkům, která lze po ní lze spravedlivě požadovat, neboť ještě před stávkou intenzivně jednala s odbory a s návrhem na zastavení stávky se obrátila na příslušné soudy. Shodně se soudem prvního stupně proto dovodil naplnění liberačních důvodů ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení a tento závěr opřel mimo jiné i o rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci F. O. proti T. L., C-22/11, přičemž bod 14 Nařízení nijak nerozlišuje mezi tím, zda se jedná přímo o stávku zaměstnanců leteckého dopravce či zaměstnanců jiných subjektů, jejichž činnost je nezbytná pro uskutečnění leteckým dopravcem provozovaných letů. Naopak na danou věc podle jeho názoru nedopadá rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve spojených věcech H. K. a další proti TUIfly GmbH, C-195/17 a další, neboť vychází ze zcela jiného skutkového závěru, totiž spontánní nepřítomnosti značné části leteckého personálu poté, co byla bez předchozího upozornění oznámena restrukturalizace podniku, šlo tedy o tzv. „divokou stávku“. V takovém případě se ale nejedná o stávku ve smyslu bodu 14 Nařízení.

II.
Dovolání a vyjádření k němu

3. Žalobce napadl rozsudek odvolacího soudu dovoláním, jehož přípustnost ve smyslu § 237 o. s. ř. spatřuje v řešení několika otázek hmotného práva, které doposud v rozhodovací praxi dovolacího soudu nebyly vyřešeny, popř. částečně již řešeny byly, ale podle jeho názoru mají být doplněny či posouzeny jinak. Jedná se o otázky, zda lze označit za správný postup soudu, když 1) bez dostatečného zdůvodnění svého postupu nerespektuje existující judikaturu Soudního dvora Evropské unie, 2) nepřistoupí k přerušení soudního řízení za účelem položení předběžné otázky k Soudnímu dvoru Evropské unie, ačkoliv doposud neexistující výkladové stanovisko tohoto soudu je pro právní posouzení nároku cestujícího v letecké dopravě stěžejní, 3) nahrazuje autonomní výklad unijního práva Soudním dvorem Evropské unie, 4) bez odůvodnění svého postupu nerespektuje existující judikaturu Ústavního soudu. Nařízení podle jeho názoru neobsahuje závaznou definici toho, co je mimořádná okolnost, a je tak nutné ji definovat v každém jednotlivém případě. Přesný výklad však zůstává na Soudním dvoru Evropské unie. Ani jedno z výše uvedených rozhodnutí tohoto soudu na

daný případ zcela přiléhavě nedopadá. Protože Soudní dvůr Evropské unie dosud neposkytl autonomní výklad pojmu mimořádné okolnosti ve vztahu k plánované stávce zaměstnanců, měl odvolací soud požádat Soudní dvůr Evropské unie o poskytnutí výkladového stanoviska. Pokud tak neučinil a přistoupil sám k výkladu unijního práva, porušil žalobcovo právo na spravedlivý proces a nerespektoval tím ani judikaturu Ústavního soudu. V návaznosti na to poukazuje na skutečnost, že k Soudnímu dvoru Evropské unie byla předběžná otázka týkající se totožné situace v minulosti opakovaně položena (například německým Amtsgericht Köln), nicméně tato žádost byla následně stažena z důvodu dobrovolné náhrady dopravcem a zastavení řízení, čímž se dopravce vyhnul pro něj nepříznivému judikátu. Z toho je zřejmé, že pokud považoval za vhodné tuto předběžnou otázku položit německý soud, měl tak učinit i soud český. Dovolatel dále nesouhlasí se závěrem odvolacího soudu, že není rozhodující, zda se jedná o stávku přímo zaměstnanců leteckého dopravce či nikoliv, neboť takový závěr je v rozporu s judikaturou Soudního dvora Evropské unie. Poukázal na smysl a účel nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, a navrhl, aby dovolací soud napadané rozhodnutí zrušil a věc vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.

4. Žalovaná ve vyjádření k dovolání uvedla, že je nepovažuje za přípustné pro nesplnění podmínek přípustnosti stanovených v § 237 o. s. ř., neboť nesměřuje k hmotněprávnímu posouzení „návrhu na přerušení předběžné otázky“ ani k procesní stránce věci. Dovolání navíc není důvodné, protože jazykový výklad Nařízení v souvislosti s bodem 14 odůvodnění Nařízení je zcela jednoznačný. Soudní dvůr Evropské unie ve své dosavadní judikatuře nikdy nerozlišoval mezi stávkou zaměstnanců letecké společnosti a stávkou jiných zaměstnanců a stávku jako takovou vždy považoval za mimořádnou okolnost vylučující odpovědnost leteckého dopravce. Stávka zaměstnanců žalovanou ovlivnila „zvenčí“ a není součástí běžného provozu; ta zároveň využila všechna přiměřená opatření, aby zabránila zrušení letů ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Dále odkazuje na stanovisko generálního advokáta Pikamäe ve věci Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System, C-28/20, podle kterého stávky organizované odborovými organizacemi pilotů jsou považovány za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, avšak za předpokladu, že letecký dopravce prokáže přijetí veškerých přiměřených opatření, aby zrušení či opoždění letu zabránil. Právo stávky je ústavně zakotveným právem, do nějž není žalovaná oprávněna jakkoliv zasahovat. Výklad, který by pod pojem přiměřené opatření zahrnoval i vytvoření ideálních pracovních podmínek vylučujících výkon práva na stávku, by vedl k vytvoření nelegitimního tlaku na zaměstnavatele, který by byl nucen akceptovat jakékoliv požadavky zaměstnanců na úpravu pracovních podmínek.

III.
Přípustnost dovolání

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) shledal, že dovolání bylo podáno včas, osobou k tomu oprávněnou – účastníkem řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), zastoupeným advokátem ve smyslu § 241 o. s. ř. a je přípustné podle § 237 o. s. ř., neboť závisí na dovolacím soudem dosud neřešené otázce hmotného práva, zda stávka zaměstnanců letecké společnosti představuje mimořádnou okolnost, které nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Dovolání je důvodné.

IV.
Důvodnost dovolání

6. Nesprávné právní posouzení věci (§ 241a odst. 1 o. s. ř.) může spočívat v tom, že odvolací soud věc posoudil podle nesprávného právního předpisu, nebo že správně použitý právní předpis nesprávně vyložil, případně jej na zjištěný skutkový stav věci nesprávně aplikoval.

7. Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by

nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

8. Podle bodu 14 preambule Nařízení stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

9. Napadené rozhodnutí odvolacího soudu spočívá na řešení otázky, zda stávka zaměstnanců provozovatele letecké dopravy představuje mimořádnou okolnost, které by nebylo možné zabránit ani za přijetí přiměřených opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, a která by zprostila žalovanou povinnosti poskytnout žalobci náhradu za zrušené lety. Odvolací soud ve svém odůvodnění odkázal na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci F. O. proti T. L., C-22/11, a H. K. a další proti TUIfly GmbH, C-195/17 a další, na jejichž základě došel k závěru, že stávka takovou mimořádnou okolnost představuje a povinnost žalované k náhradě není dána.

10. V prvně uvedeném rozhodnutí se Soudní dvůr Evropské unie zabýval otázkou výkladu pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 4 Nařízení, dále zda čl. 2 písm. j) Nařízení má být vykládán v tom smyslu, že se přípustné důvody, které jsou v něm uvedeny, omezují pouze na faktory týkající se cestujících, nebo může být nástup na palubu odepřen i z jiných důvodů (v případě, že ano, tak zda odepření může být odůvodněno též reorganizací letů kvůli mimořádným okolnostem), a posledně otázkou, zda se může letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností též vůči cestujícímu z pozdějšího letu, jehož cesta nebyla takovými okolnostmi přímo dotčena. V uvedeném rozhodnutí Soudní dvůr Evropské unie sice obecně pracoval s tím, že stávka (v tomto případě zaměstnanců letiště) skutečně představuje mimořádnou okolnost, ale detailnější analýzu tohoto problému neprovedl.

11. Značný posun v tomto směru přineslo druhé citované rozhodnutí, v němž Soudní dvůr Evropské unie připomněl, že cílem Nařízení je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících a v důsledku toho musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení vykládán restriktivně. V bodu 34 odůvodnění konstatoval, že okolnosti uvedené v bodu č. 14 Preambule Nařízení nejsou nezbytně a automaticky důvody osvobozujícími od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení. Proto je nutné posuzovat dvě kumulativně stanovené podmínky pro takovou „mimořádnou okolnost“, a sice že se jedná o události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Z judikatury Soudního dvora Evropské unie přitom vyplývá, že každá nepředvídaná událost nemusí být ještě nezbytně kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, ale že je možné mít za to, že taková událost je vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce. Ve vztahu k tzv. „divoké stávce“ (v originálním znění rozhodnutí *„wilder Streik“*), tedy stávce, která byla reakcí na dopravcem překvapivě vyhlášenou restrukturalizaci podniku a byla spontánně svolána samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci a způsobili tím během zhruba jednoho týdne obzvláště vysokou míru nepřítomnosti leteckého personálu, konstatoval Soudní dvůr Evropské unie, že ji nelze kvalifikovat jako „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, která by mohla provozujícího leteckého dopravce zprostit povinnosti k náhradě. Tento závěr odůvodnil mimo jiné tím, že restrukturalizace a reorganizace podniku jsou běžnou součástí opatření pro jejich správu stejně tak, jako je běžně předvídatelná taková reakce zaměstnanců na ně. Dále není možné mít za to, že taková „divoká stávka“ se vymyká účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce. Vedle toho, že tato stávka měla původ v rozhodnutí dopravce, byla ukončena dohodou mezi dopravcem a zástupci zaměstnanců. Konečně v bodu 47 rozhodnutí Soudní dvůr Evropské unie uvedl, že při výkladu „mimořádné okolnosti“ nelze činit rozdíl mezi tím, zda stávka je podle vnitrostátních předpisů legální

či nikoliv, neboť by právo cestujících na náhradu škody záviselo na právních předpisech v sociální oblasti každého členského státu, čímž by byly ohroženy cíle Nařízení.

12. Již z tohoto výkladu lze dovodit, že řádně vyhlášená stávka zaměstnanců týkající se okolností ve sféře provozovatele letecké dopravy nepředstavuje „mimořádnou okolnost“, neboť pokud „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení nepředstavuje tzv. „divoká stávka“, která se odehrála de facto ze dne na den a možnost dopravce na takovou situaci bezprostředně reagovat byla poměrně omezená, tím spíše nebude „mimořádnou okolnost“ představovat stávka ohlášená, na kterou má letecký dopravce možnost dopředu se připravit (v tomto ohledu lze tuto otázku považovat za *acte éclairé*). Taková stávka představuje skutečnost nacházející se v jeho sféře a skutečnost, která je vlastní jeho běžné činnosti.

13. Konečně zcela jednoznačné posouzení této otázky poskytl Soudní dvůr Evropské unie v rozhodnutí ze dne 23. 3. 2021, ve věci Airhelp Ltd proti Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, C-28/20. V tomto případě šlo o stávku vyvolanou odborovými svazy pilotů v návaznosti na vypovězení kolektivní smlouvy a následné neuspokojivé výsledky vyjednávání. Uvedená stávka trvala sedm dní a měla za následek zrušení více než 4000 letů. Soudní dvůr Evropské unie s odkazem na druhý výše uvedený případ uvedl, že opatření týkající se pracovních podmínek a odměňování zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce spadají pod běžnou správu činnosti uvedeného dopravce. Dále rozvinul, že stávka, jejíž cíl se omezuje na zvýšení platů pilotů, změny jejich pracovní doby a větší předvídatelnost v oblasti pracovní doby od podniku provozujícího leteckou dopravu, proto představuje událost vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto podniku, zejména je-li taková stávka organizována v souladu s právními předpisy. Vedle toho byla stávka předvídatelná, neboť odborové svazy vypověděly kolektivní smlouvu v létě 2018 (stávka probíhala na přelomu dubna a května roku 2019). V důsledku toho měl zaměstnavatel v zásadě prostředky, jak se na ni připravit a případně zmírnit její důsledky, takže si do jisté míry nad událostmi zachovával kontrolu. Vzhledem k požadavku restriktivního výkladu „mimořádné okolnosti“ je pod tento termín nutné řadit pouze takové okolnosti, nad nimiž provozující letecký dopravce nemá žádnou kontrolu. Aby byl tedy zaručen užitečný účinek povinnosti k náhradě škody, jež je zakotvena v čl. 7 odst. 1 Nařízení, nemůže být stávka zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce považována za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, pokud je tato stávka spojena s požadavky souvisejícími s pracovními vztahy mezi uvedeným dopravcem a jeho zaměstnanci, které lze řešit v rámci sociálního dialogu uvnitř podniku (bod č. 37 rozhodnutí).

14. Soudní dvůr Evropské unie pak ve svém odůvodnění doplnil, že tento názor nemůže být zpochybněn ani případnou nerozumností nebo nepřiměřeností požadavků uplatněných stávkujícími nebo též odmítnutím návrhu na smírné řešení, neboť stanovení výše platů v každém případě spadá do působnosti pracovních vztahů mezi zaměstnavatelem a jeho zaměstnanci. Stávkami uvedenými v bodu č. 14 Preambule Nařízení měl unijní normotvůrce na mysli takové stávky, které nejsou vnitřně spjaty s činností dotčeného leteckého dopravce, zejména se bude jednat o stávky pracovníků řízení letového provozu nebo zaměstnanců letiště (tak tomu bylo i v prvně výše uvedeném případě). Taková stávková hnutí nespadají do výkonu činnosti dopravce, a vymykají se tak jeho účinné kontrole. Naproti tomu stávka zahájená a následovaná vlastními zaměstnanci dotyčného podniku letecké dopravy představuje „vnitřní“ událost takového podniku, včetně stávky zahájené na výzvu odborových svazů, jelikož tyto svazy jednají v zájmu zaměstnanců uvedeného podniku. Taková stávka by mohla představovat výjimečně „mimořádnou okolnost“ v případě, že by vycházela z požadavků, které mohou splnit pouze orgány veřejné moci a které se proto vymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce. Konečně tímto výkladem není dotčeno ani právo leteckého dopravce na vyjednávání garantované čl. 28 Listiny základních práv Evropské unie, neboť to, že dopravce z důvodu stávky svých zaměstnanců organizované v souladu s právními předpisy čelí riziku, že bude muset takovou náhradu uhradit, jej nenutí přijmout bez diskuze všechny požadavky stávkujících.

Letecký dopravce totiž může nadále uplatňovat zájmy podniku, aby dosáhl spravedlivého kompromisu pro všechny sociální partnery. Nelze tak mít za to, že je zbaven svobody vyjednávání a že se díky tomu od začátku nachází v postavení poraženého v rámci sociálního konfliktu. Při tomto výkladu nedochází ani k porušení svobody podnikání a práva na vlastnictví, které jsou zaručeny čl. 16 a 17 Listiny základních práv Evropské unie, neboť nepředstavují absolutní výsady a v tomto případě ustupují oprávněné ochraně spotřebitele.

15. Tento výklad podaný Soudním dvorem Evropské unie je směrodatný i pro Nejvyšší soud (čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie, čl. 19 Smlouvy o Evropské unii). Na tom nic nemění ani odvolacím soudem odkazované usnesení ze dne 19. 3. 2019, sp. zn. II. ÚS 379/19, ve kterém s vágním odůvodněním, navíc mimo rámec důvodu, pro který ústavní stížnost odmítl, Ústavní soud aproboval v jiné věci výše předestřený právní názor odvolacího soudu. Vedle toho, že z odůvodnění tohoto rozhodnutí není nijak zřejmé, v čem správnost tohoto názoru spočívá, chybí vzhledem k jeho povaze i precedenční povaha (srov. např. nález Ústavního soudu ze dne 13. 9. 2007, sp. zn. I. ÚS 643/06, publikovaný ve Sbírce nálezů a usnesení ÚS pod č. 142/2007). Pokud tedy odvolací soud uzavřel, že se v případě stávky zaměstnanců žalované, která byla dopředu plánovaná, jedná o mimořádnou okolnost, které nebylo možno zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, je tento právní názor v rozporu s Nařízením vykládaným rozhodovací praxí Soudního dvora Evropské unie, a nemůže proto obstát.

16. Z těchto důvodů shledal Nejvyšší soud rozsudek odvolacího soudu věcně nesprávným, proto jej zrušil (§ 243e odst. 1 o. s. ř.). Protože důvody, pro které bylo zrušeno rozhodnutí odvolacího soudu, platí také na rozhodnutí soudu prvního stupně, zrušil dovolací soud i toto rozhodnutí a vrátil věc soudu prvního stupně k dalšímu řízení (§ 243e odst. 2 o. s. ř.).

17. Právní názor vyslovený v tomto rozsudku je závazný. Je třeba zaměřit pozornost zejména na požadavky stávkujících zaměstnanců žalované, aby bylo možno vyložit, zda nešlo o podmínky, které mohl splnit pouze orgán veřejné moci. V takovém případě by se totiž podle judikatury Soudního dvora Evropské unie o „mimořádnou okolnost“ mohlo výjimečně jednat i v případě stávky zaměstnanců a žalovaná by k náhradě nebyla povinna. Naopak v případě, že byly vznášeny požadavky týkající se její sféry, nemůže se o „mimořádnou okolnost“ jednat. V novém rozhodnutí o věci soud rozhodne nejen o náhradě nákladů nového řízení a dovolacího řízení, ale znovu i o nákladech původního řízení (§ 243g odst. 1 část první věty za středníkem a věta druhá o. s. ř.).