



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně senátu JUDr. Hany Veberové a soudců JUDr. Jitky Hroudové a Mgr. Marka Bedřicha v právní věci

žalobce: **Smartwings, a.s.**, IČ 25663135,
se sídlem K Letišti 1068/30, 160 08 Praha 6,

zastoupený JUDr. Janem Mikšem, advokátem,
se sídlem Na Slupi 134/15, 128 00 Praha 2

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, IČ 66003008,
se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 4. 2019, č. j. 44/2019-220-LD/3,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Žalobce se u Městského soudu v Praze domáhal svou žalobou zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí vydaného žalovaným, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví (dále jen „Úřad“) ze dne 21. 1. 2019, č. j. 000202-19-130 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), kterým byl žalobce uznán vinným za spáchání

Shodu s prvopisem potvrzuje H. P.

přestupku podle § 93c odst. 3 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), kterého se měl dopustit tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, tedy v rozporu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „Nařízení“), dotčeným cestujícím: B. Č., M. Č., J. B., J. B., I. W., I. K., A. K., E. K., D. B., J. B. a M. H. (dále též „dotčení cestující“) neuhradil škodu vzniklou v souvislosti se zpožděním letu QS 4192 z Prahy na Zanzibar s mezipřistáním v Hurghadě ze dne 8. 3. 2018 s plánovaným časem odletu ve 22:45 v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) Nařízení ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení přesahujícím 3 hodiny na svém příletu v cílové destinaci. Žalobci byla za tento přestupek uložena Úřadem pokuta ve výši 300 000 Kč. Podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) byla prvostupňovým rozhodnutím žalobci dále uložena povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

Žaloba

2. Žalobce v podané žalobě uvedl, že je přesvědčen, že správní orgány překročily meze svých zákonných oprávnění, jestliže dospěly ve správním řízení k závěru, že dotčeným cestujícím vznikl nárok na kompenzaci dle Nařízení. Tento závěr správní orgány učinily navzdory tomu, že žalobce ve správním řízení namítal, že v daném případě ke zpoždění letu QS 4192 došlo z důvodu mimořádných okolností, jež vylučují jeho odpovědnost za zpoždění. Žalobce ve správním řízení namítal, že ke zpoždění letu QS 4192 došlo jednak z důvodu zpoždění způsobeného na předchozí rotaci letadla na trase Praha – Kodaň – Praha, jež bylo zapříčiněno nepříznivými meteorologickými podmínkami na trase letu, jednak z důvodu neplánované uzavírky letiště v Hurghadě.
3. Navzdory tomu, že žalobce ve správním řízení popíral, že dotčeným cestujícím vznikl nárok na kompenzaci, Úřad a žalovaný učinili závěr o tom, že nárok dotčených cestujících je oprávněný a že žalobce porušil svou povinnost danou Nařízením, jestliže kompenzace neuhradil. Žalobce má však za to, že ze závazných právních předpisů nevyplývá oprávnění Úřadu rozhodovat o tom, zda je žádost cestujících o náhradu škody dle Nařízení oprávněná, či nikoli. Za situace, kdy bylo Úřadu sděleno, že žalobce považuje za sporné, zda dotčeným cestujícím vznikl nárok na kompenzaci ve smyslu Nařízení, pak bylo potřeba oprávněnost takového nároku a jeho výši posoudit jako předběžnou otázku, tedy vyčkat na případné rozhodnutí o oprávněnosti nároku dotčených cestujících v občanskoprávním řízení. K rozhodnutí o této otázce byl pak dle žalobce oprávněn toliko soud v občanskoprávním řízení. Z žádných právních předpisů naopak dle žalobce nevyplývá oprávnění Úřadu či žalovaného o této sporné otázce samostatně rozhodnout. Žalovaný v napadeném rozhodnutí, byť uvádí, že Úřad nerozhoduje o konkrétním sporu mezi leteckým dopravcem a cestujícím, fakticky přiznává Úřadu pravomoc o konkrétním sporu mezi žalobcem a dotčenými cestujícími rozhodnout, když bez takového rozhodnutí (bez toho, že by bylo určeno, že žalobce byl povinen kompenzace dotčeným cestujícím vyplatit) nelze dospět k závěru, že žalobce takovou povinnost porušil. Žalobce je dále přesvědčen, že oprávněnost nároku cestujících na kompenzaci dle Nařízení ve smyslu výše uvedeného nebyl oprávněn posoudit ani žalovaný, neboť ani žalovaný není oprávněn

rozhodovat o soukromoprávním sporu mezi žalobcem a dotčenými cestujícími. I žalovaný tak překročil meze svých zákonných oprávnění.

4. K nepříznivým meteorologickým podmínkám na předchozí rotaci letadla jako mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení žalobce uvedl, že považuje za zcela nepřezkoumatelný a spekulativní závěr žalovaného, že žalobci muselo být již v době odletu zpožděného letu z Prahy do Kodaně zřejmé, že letadlo nebude připraveno pro let QS 4192 včas. Žalobce stěží mohl dopředu určit délku zpoždění na předchozí rotaci zapříčiněnou nepříznivým počasím. Nadto, doba zpoždění na odletu není pro rozhodnutí o oprávněnosti nároku cestujícího na kompenzaci při zpoždění letu rozhodná. Žalobce je přesvědčen, že za daných okolností učinil veškerá opatření, aby ke zpoždění letu QS 4192 nedošlo. Učinil-li žalovaný opačný závěr, pak tento považuje žalobce za zcela nepřezkoumatelný, když žalovaný kupříkladu neuvádí, jaká opatření mohla být prokazatelně přijata, aby ke zpoždění předmětného letu nedošlo. Žalobce dále uvedl, že rozsudek Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“, dříve Evropský soudní dvůr) ze dne 4. října 2012, ve věci C-22/11, na jeho případ nedopadá, neboť v případě žalobce byla rotace letu zajišťována jedním letadlem, avšak v případě řešeném před SDEU byla řešena otázka, zda mimořádné okolnosti v průběhu jednoho letu mohou odůvodnit změny letového řádu jiných letů jiných letadel. Zda je předmětný rozsudek SDEU obdobně aplikovatelný i na případ žalobce, není žalovaný oprávněn samostatně posuzovat. Úřadu ani žalovanému nepřísluší rozhodovat, zdali zpoždění na předchozích rotacích představuje okolnost zprošťující leteckého dopravce jeho povinnosti hradit škodu dle Nařízení, či nikoli. Jedná se svou podstatou o výklad Nařízení, k němuž je oprávněn toliko a výlučně SDEU.
5. K uzavření letiště v Hurghadě jako mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení žalobce uvedl, že za dané situace učinil všechna opatření, jež po něm bylo možno oprávněně požadovat, aby ke zpoždění letu nedošlo. Z napadeného rozhodnutí přitom opět není zřejmé, jaké opatření mohl žalobce přijmout, aby ke zpoždění letu nedošlo. Žalobce uvedl, že k mezipřistání na letišti v Hurghadě dochází na tomto letu pravidelně z důvodu dočerpání paliva a výměny posádky. Výměnu posádky na jakémkoli jiném letišti proto není možno operativně zařídit, potažmo by s tím mohlo být spojeno zpoždění letu. Rovněž nebylo nikterak vyloučeno, že výjimka k odletu z letiště v Hurghadě bude žalobci udělena. Žalobce je proto přesvědčen, že nepochybil, jestliže let do Hurghady realizoval. Žalobce tedy dle svého přesvědčení udělal vše pro to, aby let mohl pokračovat na plánované trase a v plánovaném čase. Naopak žalobci není zřejmé, z čeho žalovaný dovozuje, že zde existovalo vhodnější řešení (a jaké), které by zpoždění letu zabránilo. Uzavření letiště v Hurghadě bylo mimořádnou okolností, v důsledku níž neodpovídá žalobce dotčeným cestujícím za vzniklou škodu. Rovněž v této souvislosti je žalobce přesvědčen, že Úřad a žalovaný nejsou oprávněni závazně a samostatně posuzovat, zda taková událost představovala mimořádnou okolnost v průběhu letu, či nikoli.
6. Na základě shora uvedeného proto žalobce navrhl, aby soud zrušil napadené rozhodnutí a prvostupňové rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Současně navrhl, aby bylo od uložení pokuty upuštěno, neboť pokuta uložená žalobci ve správním řízení je nepřiměřeně vysoká.

Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný v písemném vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby. Ve vztahu k tvrzené povinnosti zacházet s předmětným nárokem jako s předběžnou otázkou žalovaný

upozornil na úpravu předběžné otázky v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“). Úřad tedy postupoval správně, když si o předmětném nároku cestujících v rámci vedeného přestupkového řízení sám učinil úsudek. Ani v zákoně o odpovědnosti za přestupky neexistuje povinnost správního orgánu řízení zahájené z moci úřední přerušit ani například právě za účelem posouzení předběžné otázky jiným orgánem. Žalovaný je přesvědčen, že Úřad o nároku samostatně nerozhodoval, pouze si o něm učinil úsudek, a to plně v souladu s právními předpisy. Žalovaný se neztotožnil ani s tvrzením žalobce, že by on sám nebo Úřad prováděli výklad Nařízení. Nařízení oba orgány toliko aplikovaly, což je naopak jejich povinností; to ostatně vyplývá jak z obecných principů práva Evropské unie, tak například i z rozhodnutí SDEU ve věci sp. zn. 103/88.

8. Podle Nařízení má žalobce objektivní odpovědnost, takže pouhá existence zpoždění stačí k tomu, aby cestujícímu vznikl nárok na kompenzaci. Žalobce se mohl vyvinut, kdyby prokázal, že šlo o mimořádné okolnosti a že učinil veškerá potřebná opatření k tomu, aby zpoždění zabránil. To však v řízení bylo pouze tvrzeno, aniž by byly označeny důkazy na podporu těchto tvrzení. Žalobce v řízení o přestupku tvrdil, že zpoždění vzniklo z důvodu mimořádných okolností spočívajících v nepříznivých meteorologických podmínkách při předchozí rotaci letadla na lince Praha - Kodaň a zpět a v uzavření letiště v Hurghadě, u něhož si zažádal o výjimku, která by mu umožnila letiště přesto použít. Tato tvrzení podpořil pouze záznamem letů na lince Praha - Kodaň a zpět. Úřadem bylo zjištěno, že meteorologické podmínky na letišti v Kodani objektivně přistání umožňovaly, přičemž žalobce nenabídl jediný důkaz, který by toto zjištění vyvracel, nebo vysvětlil, že i přesto počasí let negativně ovlivnilo. Ve vztahu k uzavření letiště v Hurghadě pak žalobce opět nepředložil žádný důkaz o tom, že bylo uzavření letiště mimořádné, jak tvrdil. Existence mimořádných okolností tak nebyla žalobcem nijak prokázána, ale pouze tvrzena.
9. V návaznosti na výše uvedené pak nebylo možné ani prokázat, že žalobce skutečně učinil veškerá opatření, aby zpoždění letu zabránil. Nelze přitom souhlasit s konstrukcí vytvořenou žalobcem, podle níž to měl být Úřad, kdo měl uvést, jaká opatření mohla být žalobcem přijata, přičemž tím, že toto neuvedl, jsou závěry Úřadu o neučinění všech opatření k zabránění zpoždění nepřezkoumatelné. Jednak není pravda, že možná opatření nebyla Úřadem nastíněna, a za druhé je to žalobce, kdo měl naopak prokázat, že učinil vše, co mohl. To mohl prokázat například tím, že by se vyjádřil k různým variantám řešení předmětných problémů, uvedl, z jakého důvodu k daným variantám nepřistoupil, a podložil tato tvrzení relevantními důkazy. Když například žalobce tvrdí, že v Egyptě nemohl přistát na jiném letišti, jelikož na plánovaném letišti byla připravena jiná posádka letadla, měl by i vysvětlit a prokázat, jak daleko se nacházelo nejbližší jiné použitelné letiště, jak dlouho by personálu trvala doprava na toto jiné letiště, a především pak, v jakém časovém předstihu o uzavření letiště věděl, tedy kolik měl fakticky času na to, aby případný přesun personálu a odklon letu na jiné letiště zajistil.

Průběh řízení před správními orgány

10. Ze správního spisu předloženého žalovaným správním orgánem zjistil soud následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatné skutečnosti:
11. Dne 1. 11. 2018 zahájil Úřad s žalobcem na základě stížností stěžovatelů z moci úřední řízení o výše uvedeném přestupku a současně žalobce vyzval k předložení dokumentace vztahující se k důvodům zpoždění letu QS 4192 z Prahy na Zanzibar. Žalobce zaslal k uvedenému oznámení své vyjádření.

12. Dne 21.1.2019 vydal Úřad rozhodnutí, kterým shledal žalobce vinným ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) leteckého zákona a uložil žalobci pokutu ve výši 300 000 Kč.
13. O podaném odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím, kterým odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí v celém rozsahu potvrdil. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že v souladu s čl. 16 Nařízení a podle § 3 odst. 7 zákona o civilním letectví je v České republice subjektem odpovědným za prosazování Nařízení Úřad a ten v případě porušení Nařízení přijímá nezbytná opatření, aby byla zajištěna práva cestujících. Členský stát EU stanoví podle Nařízení také sankce za porušení Nařízení, což je dále provedeno do zákona o civilním letectví. Konkrétně se jedná o ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví, kde je uvedena skutková podstata přestupku ve vztahu k Nařízení. Úřad nerozhoduje o konkrétním sporu mezi leteckým dopravcem a cestujícím, ale dohlíží na plnění povinností leteckého dopravce ve vztahu k plnění povinností vyplývajících z Nařízení. Pro tento dohled je nezbytné zjišťovat skutkové okolnosti konkrétních případů možného porušení Nařízení pro případné uložení pokuty za spáchání přestupku podle výše zmíněného ustanovení zákona o civilním letectví. Cestující má kdykoli bez ohledu na postup řešení případu Úřadem podle Nařízení možnost využít jiných zákonných možností k zajištění plnění svého konkrétního nároku vůči leteckému dopravci podle Nařízení.
14. Žalovaný dále uvedl, že soud členského státu může požádat v souladu s čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie SDEU o rozhodnutí o předběžné otázce, nelze-li jeho rozhodnutí napadnout opravnými prostředky v rámci vnitrostátního práva. V ostatních případech může soud členského státu požádat SDEU o rozhodnutí o této otázce, považuje-li to za nezbytné k vynesení svého rozsudku. V této souvislosti tak nelze předjímat jakékoli rozhodnutí soudu I. stupně v rámci případného budoucího sporu mezi dotčenými cestujícími a žalobcem, zda by v takovém případě bylo či nebylo požádáno o rozhodnutí o předběžné otázce. Není tak principiálně možné, aby správní orgán přerušil řízení o přestupku pokaždé, když v určité věci nebylo rozhodnuto o předběžné otázce. Ve své podstatě by tak bylo rozhodnutí správního orgánu při jakémkoli rozhodování podmíněno rozhodnutím soudu, který by danou otázku v budoucnu nemusel projednávat a případně rozhodovat o předběžné otázce. Dle žalovaného je nutné pohlížet na konkrétní případ a jeho skutkovou podstatu.
15. V souladu s čl. 5 odst. 3 Nařízení je letecký dopravce zproštěn povinnosti platit náhradu v případě zpoždění letu při přiletu, jestliže může prokázat, že zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Evropská komise uvádí ve svém sdělení (2016/C 214/04), že za účelem osvobození od povinností platit náhradu, musí letecký dopravce současně prokázat existenci mimořádných okolností a jejich souvislost se zpožděním a skutečnost, že tomuto zpoždění nebylo možné zabránit, ačkoli přijal všechna přiměřená opatření. Dopravci mohou za tímto účelem předložit výňatky z leteckých palubních deníků nebo zprávu o mimořádných událostech a/nebo externí dokumenty a prohlášení. Jestliže se v odpovědi pro cestující a/nebo vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování odkazuje na takovýto důkaz, měl by být také leteckým dopravcem předán.
16. Žalobce se odvolává na mimořádné okolnosti způsobené počasím na předcházející rotaci letadla na lince Praha – Kodaň – Praha. Jak však vyplývá ze záznamu „Journey Log“, zpoždění mimo jiné z důvodu nepříznivého počasí bylo pouze na lince z Prahy do Kodaně,

a to již 87 minut na odletu do Kodaně. Již v době odletu zpožděného letu z Prahy bylo zřejmé, že letadlo nebude připraveno pro let QS 4192 včas. Zpoždění letu na lince z Prahy do Kodaně částečně přispělo k dalším zpožděním s ohledem na let QS 4192 a je v této souvislosti odůvodnitelné, že Úřad vzal v potaz také meteorologické informace s ohledem na situaci na letišti v Kodani, což mohlo být teoreticky posouzeno jako mimořádná okolnost podle čl. 5 odst. 3 Nařízení, to se nicméně v řízení I. stupně nakonec nepotvrdilo. Žalobce v této věci neprokázal, že přijal všechna přiměřená opatření, aby ke zpoždění letu QS 4192 nedošlo. Pokud jde o vznik zpoždění na předchozích rotacích letadla využitého letu QS 4192 na Zanzibar, SDEU vydal rozsudek ze dne 4. října 2012 ve věci C-22/11 (Finnair Oyj v. Timy Lassooy), podle nějž nemůže odůvodnit odepření nástupu na palubu letadla s pozdějším odletem (ani zprostit povinnosti dopravce na případné vyplacení kompenzací) vznik mimořádných okolností na předchozím letu, vedoucích k reorganizaci dalších letů po jejich vzniku. V případě letů Praha – Kodaň – Praha s letadlem provozovaným žalobcem došlo ke značnému zpoždění již na první rotaci linky do Kodaně.

17. V souvislosti přímo s předmětným letem QS 4192 uvádí žalobce jako mimořádnou okolnost uzavření letiště v Hurghadě, kde měl let plánované technické mezipřistání. Zde žalovaný zvážil skutečnost, že o uzavření letiště věděl žalobce již před odletem z Prahy a musel počítat i s možností, že danou výjimku, o kterou si, jak uvádí, zažádal, nedostane. Pokud žalobce tvrdí, že se jednalo o mimořádnou okolnost, v rámci důkazního břemena podle čl. 5 Nařízení měl možnost ve správním řízení před orgánem I. stupně prokázat, že se v tomto konkrétním případě jednalo o zcela mimořádnou událost, o které se žalobce dozvěděl na poslední chvíli a snažil se přijmout nezbytná opatření, aby se této situaci vyhnul. Jelikož v této věci nepředložil žalobce žádné důkazy o tom, že bylo uzavření letiště mimořádné, nikoli plánované, pravidelné, se kterým žalobce mohl a měl počítat, ztotožnil se žalovaný s Úřadem v tom smyslu, že v tomto případě je zřejmé, že se nemůže jednat o mimořádnou okolnost, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna možná opatření. Zpoždění v Hurghadě mělo také největší časový podíl na celkovém zpoždění v cílové destinaci.
18. K výši uložené pokuty žalovaný konstatoval, že v tomto případě zahájil Úřad správní řízení na základě většího počtu podnětů. V případě jednotlivých správních řízení v určité časové ose by se teoreticky mohlo jednat v součtu o pokutu vyšší než udělenou Úřadem. Pokuta byla uložena v dolní hranici možného rozsahu.

Jednání

19. U jednání soudu žalobce uvedl, že na podané žalobě trvá a předložil soudu repliku, ve které na podporu svých tvrzení ohledně nutnosti přerušení řízení do vyřešení předběžné otázky a k dodržení zásad správního řízení uvedl několik judikátů. Zástupce žalobce obsah repliky u jednání přednesl a závěrem požádal soud, aby pokud by neměl v úmyslu napadené rozhodnutí zrušit, poučil žalobce o svém právním názoru a poskytl žalobci lhůtu pro souvislé písemné doplnění tvrzení a důkazů.
20. Žalovaný setrval na svém právním názoru a odkázal na svá dosavadní vyjádření.

Posouzení věci Městským soudem v Praze

21. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb. soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s. ř. s.“)] a vycházel přitom ze skutkového i

právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Přitom dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

22. Soud v první řadě považoval za nutné vypořádat žádost žalobce, kterou vznesl prostřednictvím svého právního zástupce u jednání soudu, a ve které požádal soud o poskytnutí poučení o jeho předběžném názoru a také o poskytnutí lhůty pro doplnění důkazů v případě, že soud nebude mít v úmyslu bez dalšího napadené rozhodnutí zrušit.
23. Žalobce zřejmě při vznesení této námitky vycházel z ustanovení § 118a zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu. Soud však považuje za nutné zdůraznit, že řízení před správními soudy je oproti civilnímu řízení řízením specifickým, neboť v řízení o žalobách proti rozhodnutím správních orgánů soud posuzuje výhradně důvodnost námitek, které musí být uplatněny v zákonem stanovené lhůtě pro podání žaloby a tyto námitky posuzuje dle stavu ke dni vydání napadeného rozhodnutí. I případné dokazování před soudem je proto omezeno pouze buď na opakování důkazů již provedených ve správním řízení, nebo na doplnění dokazování, které však musí být vždy řádně odůvodněno a nemůže být natolik rozsáhlé, že by nahrazovalo činnost správních orgánů, neboť by tak soud nepřipustně zasahoval do jejich kompetence. V daném případě je tedy předmětem řízení posouzení otázky důvodnosti či nedůvodnosti námitek, a proto nemůže být pro žalobce nikterak překvapivé, když soud žalobní námitky shledá či neshledá důvodnými a následně podanou žalobu zamítne nebo naopak napadené rozhodnutí zruší. Žalobce totiž nemůže mít žádné legitimní očekávání, že soud shledá jeho žalobní námitky důvodnými a že jeho žalobě bude vyhověno. Žalobcem navrhovaný postup podle občanského soudního řádu proto v projednávané věci nepřicházel v úvahu. Ke shodnému závěru dospěl i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30.10.2019, č.j. 1 Afs 214/2019 – 94 (dostupný, stejně jako ostatní rozsudky citované v tomto rozhodnutí, na www.nssoud.cz), ve kterém uvedl, že *„Za nepřipadný je nutno považovat rovněž poukaz stěžovatele, že měl správce daně postupovat podle § 118a odst. 2 o. s. ř., neboť jde o procesní předpis upravující řízení v civilním soudnictví, a pro postup správce daně proto není použitelný“*. Uvedený závěr byl sice vysloven ve vztahu k daňovému řízení, avšak dle městského soudu je z výše uvedených důvodů plně aplikovatelný i na řízení před správním soudem.
24. Proto městský soud přistoupil k posouzení důvodnosti podané žaloby podle soudního řádu správního, který postup navržený žalobcem neupravuje a tedy neumožňuje.
25. Při rozhodování ve věci pak soud vycházel zejména z následující právní úpravy a judikatury SDEU:
26. Podle § 3 odst. 7 zákona o civilním letectví *„Úřad dohlíží na plnění povinností leteckého dopravce týkajících se náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.“*
27. Podle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví *„Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím náhrady a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu jako letecký dopravce nesplní informační povinnost, nezajistí přesměrování letu nebo neproplatí výdaje s tím spojené, nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením či zpožděním letu.“*
28. Podle § 93c odst. 4 písm. c) zákona o civilním letectví *„Za přestupek lze uložit pokutu od*

50000 Kč do 1000000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 5 nebo 6, písm. b) bodu 3 nebo písm. d), odstavce 2 písm. b) nebo odstavce 3 písm. a).“

29. 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.“ Nutno přitom zdůraznit, že okolnosti uvedené v tomto bodu nejsou nezbytně a automaticky důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody (viz rozsudek SDEU ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, bod 22).
30. Podle bodu 15 preambule Nařízení „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.“
31. Podle bodu 21 preambule Nařízení „Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce použitelné při porušení tohoto nařízení a zajistit jejich používání. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.“
32. 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.“ Tento článek přitom musí být vykládán striktně, jelikož tvoří odchylku od zásady práva cestujících na náhradu škody (srov. např. rozsudek ve věci C-549/07, Wallentin-Hermann, bod 20.)
33. Jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (viz rozsudek SDEU ze dne 4. 5. 2017, Pešková a Peška, C-315/15, bod 22, jakož i citovaná judikatura).
34. Podle čl. 7 odst. 1 Nařízení „Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:
- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
 - b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;
 - c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).
- 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.“
35. Podle čl. 16 odst. 1 Nařízení „Každý členský stát určí subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z letišť nacházejícím se na jeho území a letů z třetí země na tato letiště. Tento subjekt v případě potřeby přijme nezbytná opatření, která zajistí, aby byly dodržována práva cestujících. Členské státy oznámí Komisi subjekt, který byl v souladu s tímto odstavcem určen.“

36. Podle § 57 odst. 1 písm. c) správního řádu „*Jestliže vydání rozhodnutí závisí na řešení otázky, již nepřísluší správnímu orgánu rozhodnout a o které nebylo dosud pravomocně rozhodnuto, správní orgán si o ní může učinit úsudek; správní orgán si však nemůže učinit úsudek o tom, zda byl spáchán trestný čin, přestupek nebo jiný správní delikt a kdo za něj odpovídá, ani o otázkách osobního stavu.*“
37. Podle § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu „*správní orgán může řízení usnesením přerušit, probíhá-li řízení o předběžné otázce [...]*“
38. V projednávané věci byl žalobce uznán vinným za spáchání přestupku podle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví, kterého se měl dopustit tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, tedy v rozporu s Nařízením dotčeným cestujícím neuhradil škodu vzniklou v souvislosti se zpožděním letu QS 4192 z Prahy na Zanzibar s mezipřistáním v Hurghadě ze dne 8. 3. 2018 s plánovaným časem odletu ve 22:45 v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) Nařízení ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení přesahujícím 3 hodiny na svém příletu v cílové destinaci. Žalobci byla za tento přestupek uložena Úřadem pokuta ve výši 300 000 Kč.
39. Žalobce v podané žalobě namítl, že správní orgány pochybily, když rozhodly o oprávněnosti nároku dotčených cestujících na kompenzaci dle Nařízení, neboť o tomto, jako o předběžné otázce, mohl rozhodnout toliko soud v občanskoprávním řízení. V daném případě tak bylo nezbytné vyčkat na případné rozhodnutí o oprávněnosti nároku dotčených cestujících v občanskoprávním řízení. V rámci části III. žaloby pak žalobce namítl, že správní orgány nebyly oprávněny posuzovat, zda žalobcem tvrzené události představovaly mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení.
40. Tyto námitky shledal soud nedůvodnými. Předně v souladu s čl. 16 Nařízení a podle ust. § 3 odst. 7 zákona o civilním letectví je v České republice subjektem odpovědným za prosazování Nařízení Úřad. Úřad však nerozhoduje o konkrétním sporu mezi leteckým dopravcem a cestujícím, ale dohlíží na plnění povinností leteckého dopravce ve vztahu k plnění povinností vyplývajících z Nařízení. V projednávaném případě Úřad zahájil s žalobcem přestupkové řízení pro podezření ze spáchání přestupku naplňujícího skutkovou podstatu výše citovaného ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví, kterého se měl žalobce dopustit tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, tedy v rozporu s Nařízením, neuhradil dotčeným cestujícím škodu vzniklou v souvislosti se zpožděním předmětného letu přesahujícím 3 hodiny na svém příletu v cílové destinaci. Za účelem posouzení odpovědnosti žalobce za uvedený přestupek tedy musely správní orgány aplikovat přímo použitelné Nařízení a učinit si úsudek o oprávněnosti nároku dotčených cestujících, tedy musely rovněž nutně posoudit, zda žalobcem tvrzené události představovaly mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení, které by zprostily žalobce povinnosti hradit dotčeným cestujícím kompenzaci.
41. Soud souhlasí s žalobcem v tom, že v posuzovaném případě je otázka oprávněnosti nároku dotčených cestujících na výplatu kompenzace otázkou předběžnou. Úpravu tzv. předběžné otázky obsahuje § 57 odst. 1 správního řádu. Správní řád dává správnímu orgánu možnost učinit si o předběžné otázce úsudek sám, vylučuje však možnost učinit si úsudek o tom, zda byl spáchán trestný čin, přestupek či jiný správní delikt, i o otázkách osobního stavu (§ 57 odst. 1 písm. c) správního řádu). V daném případě má soud za to, že Úřad (potažmo žalovaný) postupoval v souladu s uvedeným ustanovením správního řádu, když si o uvedené otázce učinil sám úsudek, jelikož se nejedná o otázku osobního stavu, ani nejde o

posuzování toho, zda by spáchán trestný čin, přešůpek nebo jiný správní delikt a kdo za něj odpovídá. Źalobce pŕitom v podané Źalobě ani netvrdil, Źe by v průběhu řízení o přešůpku vůbec probíhalo civilní soudní řízení o nároku dotčených cestujících, pro které by pŕicházelo pŕerušení řízení do úvahy. Pokud bychom se postavili na argumentaci Źalobce, mohla by nastat v řízení pŕed Úřadem neřešitelná situace. Pokud by totiž Źádný z cestujících Źalobu pŕed občanskoprávním nepodal a Úřad by si nemohl pŕedběžnou otázku vyřešit sám, nemohl by nikdy Źalobce za porušení povinnosti potrestat. Úřad ani Źalovaný tedy nepochybili, jestliže otázku nároku na kompenzaci posoudili, a nepŕerušili proto řízení, neboť tento postup jim § 57 odst. 1 písm. c) správního řádu umožňoval. Soud však zdůrazňuje, Źe tento jejich úsudek nenahrazuje potenciální budoucí rozhodnutí o pŕedběžné otázce učiněné pŕislušným civilním soudem, tj. nezakládá pŕekážku rei iudicatae (srov. HRABÁK, Jan. *Správní řád: Výkladové poznámky*. Praha: Wolters Kluwer, 2012, komentář k § 57, elektronická verze v rámci ASPI, právní stav v ASPI k 1. 5. 2018).

42. Źalobce dále namítl existenci mimořádných okolností, jeŹ ho dle jeho názoru zbavují povinnosti hradit dotčeným cestujícím kompenzaci. Obdobně jako pŕed správními orgány Źalobce jako mimořádnou okolnost uváděl nejprve nepŕíznivé meteorologické podmínky na pŕedchozí rotaci Praha – Kodaň – Praha. V jejich důsledku došlo dle Źalobce k pozdnímu odletu pŕedmětného letu QS 4192 z Prahy na Zanzibar s mezipřistáním v Hurghadě. V Hurghadě letadlo posléze přistálo až v době, kdy již bylo letiště dočasně uzavřeno, o čemž se Źalobce dle svého tvrzení dozvěděl až ve chvíli, kdy se letadlo chystalo k odletu z Prahy do Hurghady.
43. V rozsudku ze dne 19. 11. 2009 ve věci Christopher Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz proti Air France SA, C-402/07 a C-432/07, SDEU v bodě 43 odůvodnění rozsudku dospěl k závěru, Źe nárok na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení mají cestující nejenom v pŕípadě zrušení letu, ale rovněž dojde-li ke zpoždění letu. Takové zpoždění však musí být významné. SDEU v bodě 61 rozsudku uvedl, Źe významné zpoždění zakládající nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení je zpoždění o tři nebo více hodin, tedy jestliže cestující dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas pŕiletu plánovaný leteckým dopravcem. Mezi stranami pŕitom není sporné, Źe zpoždění pŕedmětného letu pŕesáhlo na svém pŕiletu do cílové destinace 3 hodiny.
44. Podle již výše citovaného čl. 5 odst. 3 Nařízení pŕitom není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, Źe zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna pŕiměřená opatření pŕijata. Za účelem osvobození od povinnosti platit náhradu musí tedy letecký dopravce současně prokázat (i) existenci mimořádných okolností a jejich souvislost se zpožděním nebo zrušením a (ii) skutečnost, Źe tomuto zpoždění nebo zrušení nebylo možné zabránit, ačkoli pŕijal všechna pŕiměřená opatření (viz sdělení Komise obsahující pokyny pro výklad Nařízení, 2016/C 214/04). Lze doplnit, Źe podle uvedeného sdělení Komise, na které odkázal rovněž Źalovaný v napadeném rozhodnutí, mohou dopravci jako důkazy pŕedložit výňatky z leteckých palubních deníků nebo zpráv o mimořádných událostech a/nebo externí dokumenty a prohlášení. Jestliže se v odpovědi pro cestujícího a/nebo vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování odkazuje na takovýto důkaz, měl by být také pŕedán.
45. Úřad v prvostupňovém rozhodnutí konstatoval, Źe nepŕízeň meteorologických podmínek byla vykázána jako pŕičina zpoždění na letu ČSA 508/QS 8508 z Prahy do Kodaně, tedy

na letu, který bezprostředně nepředcházel předmětnému letu QS 4192. Žalovaný v této souvislosti následně v napadeném rozhodnutí uvedl: „*Pokud jde o vznik zpoždění na předchozích rotacích letadla využitého k letu QS 4192 na Zanzibar, Soudní dvůr EU vydal rozsudek ze dne 4. října 2012 ve věci C-22/11 (Finnair Oyj v. Timy Lassooy) s ohledem na odepření nástupu na palubu letu, který následoval, ale nikoli bezprostředně, po letu, který byl zpožděn z důvodu mimořádných okolností. Podle něj nemůže odůvodnit odepření nástupu na palubu letadla s pozdějším odletem (ani zprostit povinnosti dopravce na případné vyplacení kompenzací) vznik mimořádných okolností na předchozím letu, vedoucích k reorganizaci dalších letů po jejich vzniku.*“ K tomu zdůraznil, že v případě letů Praha – Kodaň – Praha došlo ke značnému zpoždění již na první rotaci linky do Kodaně.

46. Soud však souhlasí s žalobcem, že uvedený rozsudek na daný případ nedopadá. V daném případě nastala jiná skutková situace, než ve věci Finnair Oyj proti Timy Lassooy, když v tamním řízení se jednalo o odepření nástupu z provozních důvodů letecké společnosti, tj. pro reorganizaci letů dopravce následujících po vzniku „mimořádné okolnosti“ na jiném letu. V projednávaném případě je však řešena situace, kdy byl tvrzenou mimořádnou okolností zasažen jeden z předchozích letů v rámci rotace letadla. Ve svých recentních rozsudcích SDEU přitom dospěl k závěru, že provozující letecký dopravce se může (za splnění podmínky existence přímé příčinné souvislosti) zprostit povinnosti hradit cestujícímu náhradu za významné zpoždění letu i v situaci, kdy byl mimořádnou okolností dotčen jeden z předchozích letů v rámci rotace letadla (srov. rozsudky SDEU ze dne 11. 6. 2020 ve věci LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19; a ze dne 22. 4. 2021 ve věci WZ proti Austrian Airlines AG, C-826/19).
47. Jakkoliv není žalovaným uváděný rozsudek v daném případě přílehlavý, soud považuje za podstatné, že v posuzovaném případě nezaložily správní orgány svůj závěr o tom, že v případě žalobcem tvrzené nepříznivé počasí se nejedná o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, pouze na skutečnosti, že se tato mimořádná okolnost vyskytla již na předchozích rotacích letadla, resp. na letu, který bezprostředně nepředcházel předmětnému letu QS 4192. Předně je nutno podotknout, že nepřízeň počasí nebyla jedinou okolností, která ovlivnila již let z Prahy do Kodaně. Jak uvedl žalovaný v napadeném rozhodnutí a jak soud ověřil ze správního spisu, zpoždění na odletu do Kodaně bylo celkem 87 minut, z toho bylo toliko 47 minut vykázáno z důvodu nepříznivých meteorologických podmínek. K nepřízni počasí přitom předložil žalobce Úřadu jako jediný důkaz záznam o letu v anglickém jazyce (v něm je zakroužkován kód 084 s příslušným popisem), jenž je součástí správního spisu. Úřad si následně obstaral záznamy o počasí, které jsou taktéž součástí správního spisu, přičemž dospěl k závěru, který žalobce v podané žalobce nikterak nespornuje, že ačkoliv v období plánovaného odletu bylo na letišti v Kodani mlhavo, hodnoty neklesly pod použitelná minima. Současně však Úřad, resp. žalovaný, dospěl k závěru, že žalobce neprokázal, že přijal veškerá přiměřená opatření, aby zpoždění předmětného letu QS 4192 zabránil.
48. Na tomto místě považuje soud za vhodné k pojmu „přiměřená opatření“ poukázat na stanovisko generálního advokáta ve věci LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19, v němž tento s poukazem na dosavadní judikaturu SDEU příhodně shrnul (viz bod 69 stanoviska): „*Soudní dvůr vyložil pojem „přiměřená opatření“ v tom smyslu, že nastanou-li mimořádné okolnosti, vyžaduje se, aby letecký dopravce přijal „opatření přiměřená situaci“, jsou-li uvedená opatření „technicky a hospodářsky únosná“. Letecký dopravce musí „[použít]*

vešker[é] personáln[í]...] nebo hmotn[é] zdroj[e] a finanční[í] prostředk[ý], kterými disponuje“, aniž musí nicméně podstoupit „neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku“. Důkazní břemeno nese letecký dopravce, který se může zprostit své odpovědnosti vůči cestujícím pouze tehdy, pokud prokáže, že přijal rozumně představitelná opatření k předejití nebo zmírnění škody, nebo naopak pokud prokáže, že nebylo možné, aby taková opatření přijal.“

49. S ohledem na výše uvedené soud nemůže souhlasit s žalobcem, že žalovaný měl uvést, jaká opatření mohla být žalobcem přijata, a pokud tak neučinil, je jeho závěr o tom, že žalobce nepřijal veškerá přiměřená opatření, aby zamezil zpoždění letu, nepřezkoumatelný. Je to žalobce, kdo musí prokázat, že učinil všechna přiměřená opatření, aby ke zpoždění letu nedošlo. V daném případě však správní orgány dospěly k závěru, že žalobce své důkazní břemeno neunesl. Žalobce přitom v podané žalobě pouze obecně uváděl, že učinil veškerá opatření, aby ke zpoždění letu nedošlo, aniž by však jím přijatá opatření konkrétně vymezil.
50. Navíc Úřad v prvostupňovém rozhodnutí uvedl možná opatření, která mohl žalobce přijmout. Konkrétně právě v rámci posuzování tvrzené nepřízně počasí jako mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení uvedl, že žalobce mohl nepříznivým důsledkům spojeným se zpožděním letadla QS 4192 v rámci plánování letů předejít, např. nasazením jiného letadla na trase z Prahy na Zanzibar, neboť žalobci muselo být více než 4 hodiny před plánovaným časem odletu předmětného letu QS 4192 zřejmé, že tento let nebude odlétat včas. Obdobný závěr ohledně vědomosti žalobce o zpoždění odletu letu QS 4192 pak vyslovil v napadeném rozhodnutí i žalovaný. Pokud žalobce uváděl, že uvedený závěr žalovaného je spekulativní, neboť žalobce mohl stěží dopředu určit délku zpoždění na předchozí rotaci zapříčiněnou nepříznivým počasím, lze opakovaně podotknout, že nepřízeň meteorologických podmínek v délce 47 minut byla vykázána jako příčina zpoždění již na odletu letadla z Prahy do Kodaně. K uvedenému opatření pak nelze nepoznamenat, že žalobce v podané žalobě ani netvrdil, že by v daném případě neměl k dispozici alternativní technické či logistické řešení jako je např. využití Úřadem uváděného náhradního letadla. Ani podle názoru soudu tak nelze považovat jednání žalobce v souvislosti s odletem letu cestujících z Prahy na Zanzibar za jednání, kterým by byla ze strany žalobce přijata všechna přiměřená opatření, aby bylo zabráněno zpoždění tohoto letu.
51. Ohledně uzavření letiště v Hurghadě považuje soud v projednávaném případě za podstatné, že v oznámení o zahájení přestupkového řízení ze dne 1. 11. 2018 Úřad žalobce vyzval k předložení listin či jiných dokumentů souvisejících se zpožděním na trase Praha – Hurghada – Zanzibar, a to především listin nebo jiných dokumentů prokazujících okamžik informování leteckého dopravce ze strany řízení letového provozu v Hurghadě o uzavěře letiště. Žalobce na tuto výzvu obratem reagoval a mj. uvedl, že nebylo možné vyhovět žádosti o poskytnutí zprávy o uzavření přistávací dráhy v Hurghadě obsahující zároveň informaci o čase, kdy byl letecký dopravce o uzavření přistávací dráhy vyrozuměn. Dodal, že existence tzv. NOTAMu vyplývá z komunikace zaměstnanců žalobce s handlingem v Hurghadě, avšak takové záznamy žalobce nearchivuje. Soud podotýká, že Úřad v prvostupňovém rozhodnutí k naposledy uvedenému tvrzení uvedl, že formální náležitosti, obsah a způsob vydávání Notices to airmen (NOTAM) jsou souhrnně upraveny v Dodatku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Doplnil, že tzv. NOTAMy jsou vydávány v písemné podobě a podléhají archivaci, avšak zdůraznil, že nepožadoval výslovně NOTAM, nýbrž jakoukoliv jinou zprávu o uzavěře letiště.
52. Z uvedeného tedy vyplývá, že žalobce ani přes výzvu Úřadu nepředložil správním

orgánům jakoukoliv zprávu o uzavření letiště v Hurghadě. Soud tedy shledává správným závěr žalovaného, že žalobce ohledně tvrzené mimořádné okolnosti, spočívající v uzavření letiště v Hurghadě, nepředložil ani nenavrhl žádné důkazy o tom, že uzavření letiště bylo mimořádné, že se o něm žalobce dozvěděl na poslední chvíli a snažil se přijmout nezbytná opatření (popř. taková opatření ani přijmout nemohl), a nikoli, že toto uzavření bylo plánované, pravidelné, se kterým žalobce měl a mohl počítat. Nad rámec uvedeného soud pro úplnost dodává, že lze jistě souhlasit s žalobcem, že nebylo vyloučeno, že výjimka k odletu z letiště v Hurghadě mu bude udělena. Žalobce však jednoduše neprokázal, že o výjimku vůbec žádal, jednoduše musel nepochybně počítat i s tím, že mu tato výjimka udělena nebude.

53. S ohledem na vše výše uvedené tedy soud přisvědčil správním orgánům, že v projednávaném případě nebylo ze strany žalobce prokázáno, že zpoždění letu QS 4192 bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření. Městský soud v Praze s ohledem na shora uvedené důvody dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s.ř.s. jako nedůvodnou zamítl.
54. Protože soud neshledal důvody pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí, zabýval se návrhem žalobce na moderaci uloženého trestu. V § 78 odst. 2 s. ř. s. je stanoveno, že *„[r]ozhoduje-li soud o žalobě proti rozhodnutí, jímž správní orgán uložil trest za správní delikt, může soud, nejsou-li důvody pro zrušení rozhodnutí, ale trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši, upustit od něj nebo jej snížit v mezích zákonem dovolených, lze-li takové rozhodnutí učinit na základě skutkového stavu, z něhož vyšel správní orgán, a který soud případně vlastním dokazováním v nikoli zásadních směrech doplnil, a navrhl-li takový postup žalobce v žalobě“*. Z citovaného ustanovení s. ř. s. jednoznačně vyplývá, že úkolem správního soudu v případě posuzování návrhu na moderaci trestu není posoudit, zda byla uložena pokuta ve správné výši, ale pouze odstranit v zákonem stanoveném rozsahu případnou excesivnost správními orgány uložené sankce. Otázkou moderace se v rámci své rozhodovací činnosti opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud. V rozsudku ze dne 30. 9. 2010, č. j. 7 As 71/2010 - 97, publikovaném pod č. 2209/2011 Sb. NSS, uvedl, *„že ukládání trestu je založeno na dvou základních principech – principu zákonnosti trestu a individualizace trestu. Soud v rámci moderačního práva zkoumá, zda nedošlo k excesu při individualizaci trestu, tedy zda a jak bylo přihlédnuto ke všem specifikům konkrétního případu a zda byl v rámci zákonné trestní sankce vybrán pro pachatele takový druh trestu a v té výměře, která splní účel trestu a není zjevně nepřiměřená.“*
55. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 300 000 Kč, tedy spíše při spodní hranici zákonné sazby (viz výše citované ustanovení § 93c odst. 4 písm. c) zákona o civilním letectví). Úřad při stanovení pokuty zohlednil, že žalobce spolupracoval při pojednání přestupku. Zároveň však přihlédl k tomu, že předmětnému řízení předcházela již dvě pravomocně skončená řízení v průběhu roku 2018, v nichž byl žalobce uznán vinným za porušení ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví. Dále Úřad uvedl, že výše pokuty představuje méně než dvojnásobek částky, kterou by žalobce byl povinen uhradit cestujícím ve formě paušální kompenzace. Podle názoru soudu Úřad přihlédl ke všem specifikům konkrétního případu (žalobce ostatně v žalobě opak ani netvrdil), přičemž výše uložené pokuty odpovídá skutkovým okolnostem případu i závažnosti přestupkového jednání. Pokud se žalobce domníval, že by pokuta měla být snížena z důvodu existence výše uvedených mimořádných okolností, lze podotknout, že pokud by byly v daném případě shledány

takové mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, nemohl by v důsledku toho být žalobce za předmětný přestupek vůbec odpovědný.

56. Soud tedy dospěl k závěru, že v projednávaném případě nejsou dány důvody pro upuštění od uložení sankce nebo pro její snížení. Finanční postih musí být znatelný v majetkové sféře delikventa a musí v sobě obsahovat i represivní složku. V opačném případě by postrádal smysl. Moderační právo soudu, tj. možnost upuštění od potrestání či snížení postihu, má místo toliko tam, kde jde o případ zjevné nepřiměřenosti. Tu soud v daném případě neshledal. Podle názoru soudu tudíž nebyly naplněny podmínky pro postup dle § 78 odst. 2 s. ř. s.

Závěr a náklady řízení

57. Na základě shora uvedeného soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
58. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl plný úspěch žalovaný, avšak žalovanému v řízení žádné náklady nad rámec jeho běžných činností nevznikly. Soud proto rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 4. listopadu 2021

JUDr. Hana Veberová v. r.
předsedkyně senátu