



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové a soudců JUDr. Jaromíra Klepše a JUDr. Vladimíra Gabriela Navrátila v právní věci

žalobce: TŮRK HAVA YOLLARI A.O. (TURKISH AIRLINES INC.),
sídlem Yesilkoy, Atatürk Airport, 341 49 Istanbul, Turecko
jednající prostřednictvím odštěpného závodu
TŮRK HAVA YOLLARI A.O. (TURKISH AIRLINES INC.)
organizační složka, IČ 708 58 144
se sídlem Praha 1, Václavské nám. 832/19
zastoupeného JUDr. Stanislavem Dvořákem, advokátem
se sídlem Pobřežní 394/12, 186 00 Praha 8

proti

žalovanému: Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 2. 2021, č. j. MD-2942/2021-220/3

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 2. 2021, č. j. MD-2942/2021-220/3 **se zrušuje** a věc **se** žalovanému **vrací** k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení ve výši **11.228 Kč** k rukám zástupce žalobce JUDr. Stanislava Dvořáka, advokáta ve lhůtě 1 měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

I. Předmět sporu

1. Úřad pro civilní letectví rozhodnutím ze dne 1. 10. 2020, č. j. 3475-20-130, sp. zn. PŘ-OP-28-2020 (dále jen „*prvostupňové rozhodnutí*“) shledal žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 93c odst. 3 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (dále jen „*zákon o civilním letectví*“) tím, že neposkytl cestujícím MR a BR kompenzaci dle Nařízení č. 261/2004 za zpoždění letu TK1770 z Prahy do Istanbulu dne 2. 9. 2018 s tím, že cestující nestihli let TK344 do Bishkek dne 3. 9. 2018, byli přesměrováni na let TK342 do Bishkek dne 4. 9. 2018, čímž došlo k významnému zpoždění přesahující 3 hodiny na příletu v cílové destinaci. Za toto jednání správní orgán uložil žalobci pokutu ve výši 65.000,- Kč dle § 93c odst. 4 písm. c) zákona o civilním letectví a rovněž náhradu nákladů přestupkového řízení ve výši 1.000,- Kč.
2. Žalovaný rozhodnutí ze dne 25. 2. 2021, pod č. j./sp. zn. MD-2942/2021-220/3, MD/2942/2021/220 odvolání žalobce zamítl a potvrdil prvostupňové rozhodnutí.

II. Žalované rozhodnutí

3. Žalovaný shrnul podstatu prvostupňového rozhodnutí a průběh odvolacího řízení. Poukázal na to, že žalobce ve svém podání ze dne 30. 10. 2020 uvedl, že po důkladném interním posouzení nároku cestujících na kompenzaci tuto dotčeným cestujícím vyplatí a že současně požádal o další prodloužení lhůty k uzavření dohody o narovnání s cestujícími, k provedení platby a předložení potvrzení o platbě. Správní orgán této žádosti vyhověl a usnesením č. j.: 3814-20-130 ze dne 2. 11. 2020 lhůtu k doplnění odvolání prodloužil do 23. 11. 2020. Zástupce cestujících ve sdělení ze dne 21. 11. 2020 informoval správní orgán o dosažené dohodě o narovnání a vyplacení náhrady škody ve výši 600 EUR každému cestujícímu. Stejně sdělení poskytl i žalobce ve svém vyjádření ze dne 23. 11. 2020 s doloženou platbou ve výši 1 200 EUR (tj. 30 882 Kč). Žalobce následně v této souvislosti navrhl zastavení předmětného správního řízení, jelikož dle jeho názoru v důsledku dohody o narovnání a úhrady kompenzace již není naplněna skutková podstata přestupku podle ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví.
4. Dále shrnul skutkový stav věci. Vyložil, že v případě dotčených cestujících šlo o zpoždění, které na příletu do cílové destinace přesáhlo 3 hodiny. Uplatní se tedy závěry judikatury Soudního dvora Evropské unie ze dne 19. listopadu 2009 ve spojené věci C-402/07 a C-432/07, podle které musí být články 5, 6 a 7 Nařízení 261/2004 vykládány v souvislosti s uplatněním nároku na náhradu škody, kdy se na cestující zpožděných letů nahlíží stejně jako na cestující zrušených letů v souvislosti s nárokem na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení 261/2004, pokud dosáhnou cílového místa určení o tři nebo více hodin později oproti původnímu plánovanému příletu.
5. Z podkladů vyplynulo, že let TK1770 z Prahy do Istanbulu byl zpožděn celkem 89 minut na odletu, z toho v délce 41 minut z důvodu zpoždění předchozí rotace letu (IATA kód zpoždění: 93Z) a v délce 48 minut z důvodu omezení řízení letového provozu, konkrétně převyšující poptávkou a omezenými kapacitami na řízeném letišti (IATA kód zpoždění: 83Z). Podle žalovaného se v tomto případě nelze dovolávat mimořádných okolností ve smyslu bodu 15 Preambule a čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004, protože letadlo nebylo připraveno k odletu včas z důvodu zpoždění předchozí rotace, služby řízení letového provozu tak nemohly udělit povolení včas a tím došlo ke ztrátě přiděleného času (slotu). Tyto důvody není tedy možné považovat za mimořádné okolnosti podle výše zmíněných ustanovení.
6. Podle žalovaného pro úplné zjištění důvodů zpoždění, které přispělo ke zpoždění v cílové destinaci vyšším než 3 hodiny, bylo tedy je nutné zkoumat i zpoždění předchozí rotace letu, kterou byl let TK1769 z Istanbulu do Prahy, což správní orgán I. stupně vzal v úvahu

a dle názoru žalovaného i posoudil správně. Žalovaný rovněž konstatoval, že podle ustanovení čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004 ve spojení s článkem 7 je odpovědnost za zpoždění koncipována jako objektivní a letecký dopravce musí prokázat, že zrušení, resp. zpoždění letu bylo zaviněno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

7. K námitce, že kompenzace cestujícím byla uhrazena ve dnech 19 – 21. 11. 2020 žalovaný uvedl, že lety, ze kterých vyplynul cestujícím nárok na náhradu škody, se uskutečnily ve dnech 2. až 4. 9. 2018. Meritorní rozhodnutí Úřadu v rámci správního řízení v I. stupni bylo vydáno dne 1. 10. 2020. Žalobce informoval o dohodě mezi odvolatelem a cestujícími v této věci poprvé v komunikaci ze dne 22. 10. 2020, k proplacení náhrady došlo zadáním příkazu k úhradě dne 19. 11. 2020, tzn. že k předmětné dohodě a náhradě škody cestujícím došlo až po vydání meritorního rozhodnutí ve správním řízení I. stupně. Nařízení 261/2004 nestanovuje konkrétní lhůtu pro vyplacení náhrady škody podle čl. 7 nařízení 261/2004, nicméně neproplacení škody mezi zářím 2018 a listopadem 2020 se jeví obecně jako nepřiměřené a naplňovalo znaky skutkové podstaty přestupku podle ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví, a to i v době vydání rozhodnutí Úřadu ve věci samé.
8. Žalovaný je názoru, že pro rozhodování správního orgánu rozhodný skutkový a právní stav v době vydání rozhodnutí (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. srpna 2018, č. j. 1 As 165/2018 – 40). To stejné platí i pro odvolací orgán, který napadené rozhodnutí přezkoumává v časovém rámci rozhodném pro vydání rozhodnutí v I. stupni. Pokud tedy k náhradě škody v souladu s čl. 7 nařízení 261/2004 došlo až po vydání tohoto rozhodnutí, nenaplnuje to podle odvolacího orgánu důvody, které lze uplatnit pro zastavení řízení podle ustanovení § 86 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*“). Dle žalovaného není možné uplatnit v této fázi řízení ani polehčující okolnosti podle ustanovení § 39 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky, podle kterého může být za polehčující okolnost považováno dobrovolné nahrazení způsobené škody. Právě úhrada škody až po vydání rozhodnutí Úřadu nesplňuje dle odvolacího orgánu znaky dobrovolného uhrazení předmětné škody.
9. Žalovaný pak shrnul, že sankce ve výši 65 000 Kč je podle žalovaného přiměřená s ohledem na závažnost přestupku a daným okolnostem a byla uložena jednoznačně při spodním limitu, který je dle ustanovení § 93c odst. 4 písm. c) zákona o civilním letectví určen v rozmezí 50 000 Kč až 1 000 000 Kč.

III. Žaloba

10. Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného ze tří důvodů, navrhl rovněž moderaci pokuty: je názoru, že není stanovena žádná lhůta pro úhradu kompenzace dle Nařízení, že obviněný může v odvolacím přestupkovém řízení uvádět nové skutečnosti a důkazy a neplatí zde koncentrace řízení, a že žalovaný měl při vydání rozhodnutí vycházet ze skutkového stavu v době vydání svého rozhodnutí, nikoli prvostupňového rozhodnutí.
11. Žalobce k prvnímu žalobnímu bodu poukázal na skutkovou podstatu dle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví. Ta odkazuje na povinnost kompenzace za zpoždění letu podle Nařízení č. 261/2004. Nařízení ovšem nestanovuje leteckému dopravci žádnou lhůtu k úhradě kompenzace, což potvrdilo i prvostupňové rozhodnutí. Úvahy o nepřiměřenosti délky doby mezi předmětným letem a úhradou kompenzace jsou tedy irrelevantní. Žalobce kompenzaci cestujícím uhradil, a to před vydáním pravomocného rozhodnutí, není tedy

naplněna objektivní stránka skutkové podstaty Přestupku, a to „*neuhrazení škody v rozporu s Nařízením*“.

12. K druhému žalobnímu bodu žalobce uvedl, že § 97 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky stanoví, že „*obviněný může v odvolání nebo v průběhu odvolacího řízení uvádět nové skutečnosti nebo důkazy*.“ Skutečnost, že žalobce a cestující uzavřeli Dohodu o narovnání, dle které žalobce kompenzaci uhradil v souladu s Nařízením, je novou skutečností, kterou žalobce řádně uplatnil, nicméně, žalovaný k ní nepřihlédl. Žalobce poté uzavřel, že správní orgán rozhoduje podle skutkového a právního stavu ke dni svého rozhodnutí, to platí i pro rozhodnutí odvolacího orgánu.
13. Konečně má žalobce za to, že výše pokuty je nepřiměřená, požádal proto o upuštění od pokuty, popř. o její snížení na minimální sazbu ve výši 50.000 Kč. K důvodům nepřiměřenosti žalobce uvedl, že dohodu o narovnání s cestujícími uzavřel a to ještě před vydáním napadeného rozhodnutí, že samotné projednání přestupku mělo výchovný účinek, a že byť je to minimální výše pokuty, přesto by prohloubila ekonomickou krizi žalobce způsobenou pandemickou situací COVID – 19.

IV. Vyjádření žalovaného

14. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že podle ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví není stanovena lhůta pro zaplacení kompenzací leteckým dopravcem, vyplývajících z Nařízení 261/2004. Skutková podstata přestupku je naplněna tím, že dopravce v rozporu s předmětným nařízením neuhradí škodu vzniklou v souvislosti se zpožděním letu, a to v jakémkoli okamžiku posuzování daného případu.
15. Zopakoval, že lety, ze kterých vyplynul dotčeným cestujícím nárok na náhradu škody, se uskutečnily ve dnech 2. - 4. 9. 2018. Rozhodnutí Úřadu civilního letectví o přestupku v této věci bylo vydáno dne 1. 10. 2020. Nebylo vhodné uplatňovat skutkovou podstatu přestupku podle § 93c odst. 3 písm. a) ve velmi krátké lhůtě po vzniku nároku, na druhou stranu by nemělo být v souladu s obecnými zásadami pro splatnost pohledávky možné uhradit kompenzaci po více než dvou letech od vzniku nároku a po rozhodnutí správního orgánu I. stupně.
16. Žalovaný v rámci volného hodnocení důkazů vzal v úvahu dohodu o narovnání mezi žalobcem a dotčenými cestujícími, kterou žalobce kompenzaci těmto cestujícím uhradil. Tato skutečnost podle žalovaného neměla vliv na zánik odpovědnosti za spáchání přestupku v rámci tohoto správního řízení /§ 86 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona/ ani jako polehčující okolnost. Zaplacení kompenzace po rozhodnutí Ústavu civilního letectví o uložení sankce nelze považovat za dobrovolné nahrazení způsobené škody v souladu s tímto ustanovením.
17. Vycházejí z uvedeného je žalovaný názoru, že je třeba posuzovat skutkový stav v době vydání rozhodnutí orgánu I. stupně, tj. v době, kdy byla naplněna skutková podstata přestupku a uložena peněžitá sankce v souladu s ustanovením § 93c odst. 4 písm. c) zákona o civilním letectví - viz např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 16. srpna 2018 č. j. 1 As 165/2018 - 40. Je názoru, že pokud bylo porušení Nařízení 261/2004 shledáno v době od uskutečnění předmětných letů (září 2018) do rozhodnutí Úřadu civilního letectví ve věci samé (říjen 2020), nová skutečnost v jiném časovém období nebyla pro rozhodnutí v rámci odvolání rozhodná.

18. Dle názoru žalovaného je výše sankce přiměřená vzhledem k okolnostem daného případu, nebyl dán důvod pro uplatnění polehčujících okolností. Ztotožnil se se žalobcem, že pandemie COVID-19 silně zasáhla odvětví letecké dopravy na celém světě. Zdůraznil však, že sankce za tento přestupek byla uložena při spodní hranici zákonné sazby (tj. od 50 000 do 1000 000 Kč a nepředstavuje tak zásadní majetkovou újmu pro žalobce, přičemž rozdíl mezi částkami 65 000 a 50 000 Kč není v této souvislosti značný).
19. Žalobce k vyjádření žalovaného nepodal repliku.

V. Posouzení věci Městským soudem v Praze

20. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, a jedná se o žalobu přípustnou, splňující všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal na základě skutkového i právního stavu v době vydání rozhodnutí správního orgánu a v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 1 a 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném a účinném znění /dále jen “s. ř. s.”/), jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti.
21. O podané žalobě městský soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, neboť ani jedna ze stran k výzvě soudu nevyjádřila nesouhlas s rozhodnutím věci bez jednání. Jejich souhlas s rozhodnutím věci bez jednání se tak presumuje (srov. § 51 odst. 1 s. ř. s. věta druhá). Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování, neboť veškeré listiny, z nichž soud vycházel, jsou obsaženy ve správním spisu, jímž se dokazování neprovádí (rozsudek NSS č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS z 29. 1. 2009). Skutkové okolnosti, které jsou pro posouzení věci rozhodné, navíc nejsou mezi účastníky sporné, a proto k nim ani není třeba vést dokazování.
22. Mezi stranami je nesporné, že došlo ke zpoždění letu, tak jak bylo definováno v prvostupňovém rozhodnutí, že toto zpoždění nebylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, a že cestujícím vznikl nárok na kompenzaci dle článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení 261/2004. Sporné není ani to, že žalobce cestujícím v době odvolacího řízení dobrovolně žádanou kompenzaci nahradil.
23. Podle článku 5 odst. 1 písm. c) Nařízení 261/2004 a článku 7 téhož nařízení platí, že v případě zrušení letu mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, pokud o tomto zrušení nejsou informováni ve lhůtách dle bodů i – iii) tohoto ustanovení. Podle článku 7 odst. 1 písm. c) nařízení platí, že výše náhrady škody činí 600 EUR na cestujícího, nejde-li o lety do 3500 km mimo Společenství a nad 1500 km ve Společenství. Současně pak oba správní orgány příhodně (a mezi stranami o tom není sporu), že uvedené články se totožně uplatní i v případě významného zpoždění letů, neboť újmu utrpí jak cestující zrušených letů, tak cestující zpožděných letů, pokud před dosažením místa určení stráví na cestě delší dobu, než letecký dopravce původně stanovil (k tomu blíže rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 19. 11. 2009, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, jenž stanoví odpověď na jednu z předběžných otázek jako „články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tři nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu

původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.“)

24. Podle § 93c odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví se právnická nebo podnikající fyzická osoba 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. Za tento přestupek lze podle § 93c odst. 4 uložit pokutu ve výši 50.000 – 1.000.000 Kč
25. Městský soud přisvědčil v první řadě názoru žalobců i obou správních orgánů, že nařízení ve svých ustanoveních ani zákon o civilním letectví nestanovuje žádnou lhůtu, do kdy by měla být kompenzace – náhrada škody cestujícím vyplacena. Dle Nařízení 261/2004 nicméně má být kompenzace či pomoc v případě zrušených a zpožděných letů pro cestující co účinná - tj. to může být zejména taková, která je poskytnutá prakticky obratem (srov. články 5, 6, 7 a 9 Nařízení).
26. V tomto ohledu se proto městský soud ztotožňuje se správními orgány, že byt' není výslovně stanovena, lhůta k náhradě škody dle článku 7 Nařízení musí být přiměřená okolnostem případu a že náhrada musí být poskytnuta bez zbytečného prodlení od ověření rozhodných skutečností pro vznik nároku na kompenzaci. Pojetí přiměřenosti této lhůty se podle okolností jistě může lišit natolik, nakolik může nastat počet variant a důvodů ke zpoždění (zrušení) letu.
27. V projednávané věci se žalobce o požadavku cestujících na kompenzaci dozvěděl nejpozději emailem v anglickém jazyce od pověřeného zaměstnance správního orgánu I. stupně ze dne 20. 1. 2020. K připojené výzvě správního orgánu, zda žalobce poskytne cestujícím kompenzaci ve výši 600 EUR za osobu a ke sdělení a prokázání důvodů, které vedly ke zpoždění letu /žalobce byl rovněž upozorněn, že se může dopustit přestupku podle § 93 odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví/, žalobce dne 20. 2. 2020 pouze uvedl, že žádosti o kompenzaci se podávají prostřednictvím formuláře na webu žalobce. Na opětovnou výzvu správního orgánu I. stupně ze dne 1. 4. 2020 (tentokrát již v českém jazyce) žalobce nereagoval vůbec.
28. Dne 19. 5. 2020 pod č. j. 2042-20-130, sp. zn. PŘ-OP-28-2020 vydal proto správní orgán I. stupně příkaz, jímž žalobce za neposkytnutí kompenzace cestujícím dle článku 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení 261/2004 za významné zpoždění navazujícího letu TK1770 a TK344 z Prahy do Bishkek přes Istanbul dne 2. 9. 2018 uznal vinným za přestupek dle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví.
29. Žalobce proti příkazu podal dne 25. 5. 2020 odpor a vyjádřil se k věci – popřel oprávněnost nároku na kompenzaci. To z důvodu, že délka zpoždění byla dle jeho názoru menší (89 minut), a že byla způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno zamezit. Toto vyjádření žalobce doplnil dne 23. 6. 2020 – žalobce uvedl, že zpoždění letu TK1770 vzniklo v důsledku rotace předchozího letu v délce 41 minut, tj. délka zpoždění nepřesáhla 3 hodiny. Druhé zpoždění letu TK1770 na odletu v délce 48 minut bylo způsobeno rozhodnutím řízení letového provozu, což je mimo možnosti žalobce. Žalobce k tomu požádal správní orgán I. stupně o lhůtu 30 dní k jednání o smírném řešení sporu.

30. Dále ve dnech 8. 7. a 20. 7. 2020 doplnil žalobce své vyjádření, stále setrval na názoru, že cestující nemají nárok na kompenzaci, to z důvodu mimořádných okolností, na které neměl žalobce vliv. Na tomto názoru setrval žalobce ve vyjádření k věci i dne 28. 7. 2020, tj. ve fázi po ukončeném dokazování ve věci (o tomto ukončení dokazování byl žalobce uvědoměn dne 21. 7. 2020 pod č. j. 3054-20-130).
31. Následně dne 1. 10. 2020 vydal správní orgán I. stupně prvostupňové rozhodnutí. I v blanketním odvolání ze dne 16. 10. 2020 žalobce setrval na totožných důvodech – tj. že cestující nemají nárok na kompenzaci, to z důvodu mimořádných okolností, na které neměl žalobce vliv.
32. Po celou dobu tedy žalobce zastával názor, že cestující nemají nárok na náhradu škody a tuto náhradu jim nevyplatil. Cestující tak byli bez kompenzace už jenom ke dni prvostupňového rozhodnutí přes 2 roky. Takové prodlení s náhradou škody je zcela jistě v rozporu s cíli a se standardem ochrany, kterou má cestujícím jako spotřebitelům poskytnout úprava Nařízení 261/2004. Městský soud se proto ztotožnil se správními orgány obou stupňů, že neposkytnutí kompenzace po tuto dobu nebylo přiměřené poměrům a složitosti projednávané věci. Jednání žalobce proto nepochybně naplnilo objektivní znak skutkové podstaty podle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví.
33. Sporné je pak mezi stranami to, jaký význam pro odpovědnost žalobce za daný přestupek má skutečnost, že žalobce cestujícím kompenzaci poskytl až ve dnech 19 – 21. 11. 2020, tj. ve fázi odvolacího správního řízení, kdy o vině žalobce již rozhodl nepravomocně správní orgán I. stupně dne 1. 10. 2020, avšak toto rozhodnutí ještě k odvolání žalobce nepotvrdil žalovaný (žalované rozhodnutí bylo vydáno dne 25. 2. 2021).
34. Podklady k této skutečnosti jsou založeny ve správním spise na str. 23 – 26. Dne 30. 10. 2020 žalobce zaslal správnímu orgánu I. stupně sdělení, v němž uvedl, že po důkladném interním prověření nároku stěžovatelů na kompenzaci dospěl k závěru, že požadovanou kompenzaci uhradí. Dohodl se tedy na smírném řešení situace i na úhradě kompenzace ve výši 1200 EUR. Žalobce proto požádal o zastavení správního řízení, neboť v důsledku úhrady nebude naplněna skutková podstata podle § 93c odst. 3 písm. a) zákona o civilním letectví. Dohodu o narovnání i úhradu potvrdili stěžovatelé dne 21. 11. 2020 a žalobce dne 23. 11. 2020 – z příloh těchto sdělení žalobce vyplývá, že jednání o dohodě o narovnání byla ze strany žalobce zahájena dne 22. 10. 2020, k vyplacení a přijetí platby kompenzace cestujícím došlo ve dnech 19. 11 – 21. 11. 2020.
35. Objektivní stránka skutkové podstaty podle § 93c odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví je naplněna omisivním a trvajícím jednáním pachatele, tj. nekonáním, přestože je k němu dopravce jinak povinen. Jedná se tedy o trvalý přestupek (tím je dle § 8 zákona o odpovědnosti za přestupky ten přestupek, jehož znakem je jednání pachatele spočívající ve vyvolání a následném udržování protiprávního stavu nebo jednání pachatele spočívající v udržování protiprávního stavu, který nebyl pachatelem vyvolán).
36. Podle § 97 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky platí, že obviněný může v odvolání nebo v průběhu odvolacího řízení uvádět nové důkazy. Jedná se o výjimku z koncentrační zásady správního řízení dle § 82 odst. 4 správního řádu a o setrvalou zásadu, kterou již dovodila judikatura Nejvyššího správního soudu (zejména rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115). O tomto mezi stranami není sporu. Uplatněny mohou být nové skutečnosti a důkazy k činu (jednání obviněného), o kterém bylo zahájeno řízení. Odvolací orgán pak hodnotí skutkový stav, který o projednávaném skutku zjistil I. stupeň ke dni svého rozhodnutí s tím, že může hodnotit i nové skutečnosti a důkazy navržené v odvolacím řízení.

37. Z tohoto důvodu je nutno při zahájení řízení řádně vymezit projednávaný skutek, aby k němu byla možná procesní obrana obviněného (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs 58/2009 - 541). Žalovaný i správní orgán I. stupně jednání žalobce po celou dobu hodnotili jen jako jedno (celé, nepřetržené) s tím, že právní a skutkový stav se „zastavil“ prvostupňovým rozhodnutím.
38. Trvajících nekonání žalobce však bylo z hlediska ukládání sankce považováno za ukončené doručením příkazu ze dne 19. 5. 2020 (dle spisu téhož dne doručen), jenž má účinky zahájení řízení (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2015, č. j. 2 As 167/2015 - 48 z něhož vyplývá, že „*okamžik doručení příkazu a okamžik zahájení řízení splývají v jeden*“); toto sdělení obvinění je totiž mezníkem oddělení jednoho trvajících jednání od druhého (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 6. 2011, č. j. 9 As 101/2010 - 101). V řízení před I. stupněm správní orgán I. stupně tedy projednával skutek neuhrazení kompenzace cestujícím v období od 3. 9. 2018 do 19. 5. 2020. Pro dokonání jednání a naplnění znaků skutkové podstaty dle § 93c odst. 3 písm. c) zákona o civilním letectví za toto jednání v tomto období pak nemá žádný vliv, že žalobce následně (až po zahájení řízení) kompenzaci nahradil, protože to učinil až po konci tohoto jednání ve druhém jednání, které počalo zahájením řízení o prvním skutku (tj. od 20. 5. 2020).
39. Správný byl tedy závěr žalovaného, že vyplacení kompenzace v období až po prvostupňovém rozhodnutí není důvodem pro zánik odpovědnosti žalobce nebo pro nenaplnění znaků skutkové podstaty za skutek žalobce v období od 3. 9. 2018 do 19. 5. 2020. Přestože takto skutek vymezen v řízení nebyl, nesprávné vymezení skutku je vadou správního řízení, která nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.
40. Žalovaný však vyplacení kompenzace pominul zcela, byť ji mohl zohlednit jako polehčující okolnost při úvaze o sankci /srov. § 39 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky, podle něhož se jako k polehčující okolnosti přihlédne k tomu, že pachatel napomáhal k odstranění škodlivého následku přestupku nebo dobrovolně nahradil způsobenou škodu/. Tento poznatek byl totiž žalovanému znám ještě před právní mocí rozhodnutí a jedná se tak o přípustnou novou skutečnost uplatněnou v odvolacím řízení o přestupku. Je tedy nesprávný právní názor žalovaného, že tuto skutečnost nemohl zohlednit ani jako polehčující okolnost – zde žalovaný vycházel z nesprávného právního názoru, že může zohlednit pouze skutečnosti nastalé ke dni správního rozhodnutí I. stupně.
41. K námitce žalobce, že uložená sankce je nepřiměřená, městský soud uvádí následující. Žalobce poukazuje na svou ekonomickou krizi způsobenou pandemií COVID-19, a že by pokuta ve výši 65.000 Kč tuto krizi jen prohloubila. Tyto skutečnosti žalobce nijak konkrétně neprokazuje. Tato tvrzení tak zůstala neprokázána, z ničeho nelze tedy dovodit, že by pokuta ve výši několika desítek tisíc korun českých snad měla za následek ekonomickou likvidaci žalobce. Ostatně ani ze Sbírky listin u žalobce vedené v Obchodním rejstříku (dostupném na www.justice.cz) žádné skutečnosti o aktuální ekonomické situaci nevyplývají – poslední účetní závěrka založená ve sbírce je za rok 2014; tento podklad pak nemůže mít vypovídající hodnotu o majetku, finanční hotovosti či ekonomickém zdraví žalobce. I tak za rok 2014 žalobce disponoval výrazným hospodářským prospěchem ze své činnosti – provozní výsledek hospodaření přes 6,5 mil. Kč. Aktuálně je pak zřejmé alespoň to, že na žalobce nebyl prohlášen úpadek, a že se nenachází v insolvenčním řízení (městský soud ověřil v insolvenčním rejstříku dostupném rovněž na www.justice.cz).

42. Žalovaný sice žalobci uložil pokutu při dolní hranici zákonné sazby, i tak však stále ještě nad ní. Současně se žalovaný odmítl zabývat náhradou škody alespoň jako polehčující okolností. Městskému soudu tak není zřejmé, jaké úvahy vlastně vedly žalovaného (jenž potvrdil prvostupňové rozhodnutí) k úvaze o této výši pokuty, když neshledal žádné ani polehčující ani přitěžující okolnosti a jaké úvahy jej vedly ke konečné úvaze, že se jedná o sankci přiměřenou závažnosti projednávané věci (srov. bod VI žalovaného rozhodnutí). Tyto důvody pak neobsahuje ani prvostupňové rozhodnutí (viz bod III. prvostupňového rozhodnutí). Z obou rozhodnutí tak v souhrnu nevyplývají konkrétní důvody pro uložení sankce ve výši 65.000 Kč (tj. především úvahy o závažnosti jednání žalobce).

VI. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

43. Městský soud shrnuje, že nepřisvědčil žalovanému, že by k náhradě škody cestujícím, k níž došlo v době odvolacího řízení, nemohl přihlížet jako k polehčující okolnosti. Jelikož tuto skutečnost žalovaný při úvaze o sankci nezohlednil, je rozhodnutí z tohoto důvodu nezákonné. Současně soud shledal, že v úvahách žalovaného a správního orgánu I. stupně o výši pokuty absentují zcela rozhodovací důvody, jedná se tak o nepřezkoumatelnou část žalovaného rozhodnutí.
44. Městský soud proto shledal žalobu důvodnou a žalované rozhodnutí zrušil zčásti pro nesprávný právní názor žalovaného (nesprávné nezohlednění kompenzace cestujícím) a zčásti pro nepřezkoumatelnost, pokud se týká úvah žalovaného o sankci.
45. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn podle § 60 odst. 1 s. ř. s.
46. Žalobce má právo na náhradu nákladů řízení proti procesně neúspěšnému žalovanému. Náklady řízení představují jednak částku 3 000 Kč za soudní poplatek zaplacený z podané žaloby a odměnu za zastoupení advokátem. Soud žalobci přiznal odměnu za 2 úkony právní služby (příprava a převzetí, podání žaloby - § 7, 9, 11 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif ve znění pozdějších předpisů) po 3 100 Kč a 2x režijní paušál po 300 Kč. K této částce pak byla připočtena daň z přidané hodnoty (1 428 Kč), kdy zástupce žalobce doložil, že je plátcem této daně. Celkem odměna za zastoupení představuje částku 11 228 Kč. K náhradě nákladů stanovil žalovanému přiměřenou lhůtu.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to v tolika vyhotoveních (podává-li se v listinné podobě), aby jedno zůstalo soudu a každý účastník dostal jeden stejnopis. 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). Případně-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.

V Praze dne 26. ledna 2022

JUDr. Ing. Viera Horčicová v. r.
předsedkyně senátu