

Súd: Okresný súd Bratislava II
Spisová značka: 32Csp/14/2021
Identifikačné číslo súdneho spisu: 6120409945
Dátum vydania rozhodnutia: 19. 08. 2021
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Jakub Obert
ECLI: ECLI:SK:OSBA2:2021:6120409945.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Bratislava II sudcom Mgr. Jakubom Obertom v právnej veci žalobcov: 1/ H. H., T.. XX.XX.XXXX, U. H. Slovenská D. XXX, Slovenská D., 2/ Y. H., T.. XX.XX.XXXX, U. H. C. W. XX, I., obaja zastúpení: HKP Legal, s.r.o., so sídlom Križkova 9, Bratislava, IČO: 36 727 334, proti žalovanému: Smartwings Slovakia, s.r.o., so sídlom Ivanská cesta 30/B, Bratislava, IČO: 47 880 627, zastúpenému: KVASŇOVSKÝ & PARTNERS | ADVOKÁTI s.r.o., so sídlom Dunajská 32, Bratislava, IČO: 51 003 848, o zaplatenie 1.200,- eur s príslušenstvom, takto

rozhodol:

I. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi v 1. rade sumu 600,- eur spolu s úrokom z omeškania vo výške 5,00 % ročne zo sumy 600,- eur od 14.10.2020 do zaplatenia, a to v lehote troch dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

II. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi v 2. rade sumu 600,- eur spolu s úrokom z omeškania vo výške 5,00 % ročne zo sumy 600,- eur od 14.10.2020 do zaplatenia, a to v lehote troch dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

III. Žalobcovia v 1. a 2. rade majú voči žalovanému nárok na náhradu trov konania v plnom rozsahu.

odôvodnenie:

1. Žalobou doručenu Okresnému súdu Banská Bystrica (ako súdu upomínaciemu v zmysle zákona č. 307/2016 Z. z. o upomínacom konaní) dňa 05.11.2020 a postúpenou tunajšiemu súdu dňa 25.01.2021 sa žalobcovia voči žalovanému domáhali zaplatenia sumy 1.200,- eur s príslušenstvom, t. j. s úrokom z omeškania vo výške 5,00 % ročne zo žalovanej sumy od 14.10.2020 do zaplatenia, ako aj náhrady trov konania. Návrh odôvodnili tým, že dňa 15.08.2018 sa prostredníctvom charterového letu č. XD XXXX prevádzkovaného žalovaným (ako leteckou spoločnosťou) prepravovali z Medzinárodného letiska Z.W. X. V. Z., Y. (G.), na W. I.. M.. Š., Slovenská M., (H.). Vzdialenosť letu z Medzinárodného letiska Z. X. V. Z. (G.) na W. I.. M.. Š. (H.) je 5040 km. Odlet, ako aj prílet letu č. XD XXXX zo dňa 15.08.2018 meškal viac ako tri hodiny oproti plánovanému času. Z potvrdenia BTS vyplýva, že let č. XD XXXX zo dňa 15.08.2018 mal plánovaný prílet na BTS o 04:00 hod., pričom skutočný čas príletu bol až o 08:42 hod. Vzhľadom na uvedené je podľa žalobcov nesporné, že let meškal viac ako tri hodiny, keďže skutočné omeškanie bolo 4 hodiny a 42 minút. V dôsledku meškania letu č. XD XXXX dňa 15.08.2018 vznikol každému zo žalobcov voči žalovanému nárok na náhradu vo výške 600,- eur, a to v zmysle ust. čl. 7 ods. 1 písm. c) nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (ďalej len "nariadenie č. 261/2004"). Žalobcovia v tejto súvislosti poukázali na rozsudok Krajského súdu v Košiciach zo dňa 23.10.2014 sp. zn. 2Co/472/2013, ako aj na rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie v spojených veciach

C-402/2007 a C-432/2007, ako aj v spojených veciach C-581/2010 a C-629/2010. Po prilete domov žalobcovia vyhľadali pomoc obchodnej spoločnosti, ktorá zastupuje osoby poškodené pri leteckej preprave osôb, a to spoločnosti Studio JŠ, s.r.o., so sídlom Krásno nad Kysucou 1435, Krásno nad Kysucou, IČO: 46 376 194, ktorú splnomocnili vo veci uplatnenia a vymáhania vzniknutých nárokov na náhradu voči žalovanému. Spoločnosť Studio JŠ, s.r.o. v mene žalobcov u žalovaného uplatnila nárok na náhradu podľa ust. čl. 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004. Žalovaný sa však k výzve doposiaľ vecne nevyjadril a požadovanú náhradu ani len čiastočne neuhradil, a to ani napriek opakovaným dopytom spoločnosti Studio JŠ, s.r.o. na stav riešenia predmetnej záležitosti. Listom zo dňa 05.10.2020 žalobcovia prostredníctvom ich právneho zástupcu žalovaného vyzvali, aby uhradil žalovaný dlh, na čo mu poskytli lehotu na plnenie v trvaní troch pracovných dní odo dňa doručenia výzvy. Výzva bola žalovanému doručovaná dňa 08.10.2020 (štvrtok), avšak žalovaný svoj dlh do času podania žaloby nesplnil (a ani žiadnym iným spôsobom na výzvu nereagoval), a teda sa odo dňa 14.10.2020 nesporne dostal do omeškania s plnením dlhu. Z uvedeného dôvodu si obaja žalobcovia voči žalovanému uplatnili taktiež nárok na zaplatenie úroku z omeškania vo výške 5,00 % ročne zo sumy 600,- eur odo dňa 14.10.2020 (t. j. odo dňa nasledujúceho po dni uplynutia doby poskytnutej na dobrovoľné uspokojenie nároku žalobcov na náhradu) do zaplatenia.

2. Žalobcovia k svojmu návrhu pripojili nasledovné listiny: potvrdenie BTS o meškaní, potvrdenie o vzdialenosti letu, palubné lístky, predžalobná výzva zo dňa 05.10.2020 a podací lístok (sledovanie zásielky) č. M..

3. Upomínací súd vo veci vydal dňa 06.11.2020 platobný rozkaz sp. zn. 2Up/1758/2020, voči ktorému žalovaný podal včas vecne odôvodnený odpor. Upomínací súd preto postúpil spor tunajšiemu súdu ako súdu miestne príslušnému na prejednanie sporu.

4. Žalovaný v podanom odpore uviedol, že omeškanie letu č. XDXXXX bolo spôsobené kombináciou okolností. Časť omeškania bola spôsobená vplyvom stretu lietadla OK-TSD s vtákom, ktorý bol zistený pred odletom letu č. XDXXXX z ostrova H. D. na Y. na ostrov G., ktorý bezprostredne predchádzal letu č. XDXXXX zo G. S. H.. Po zistení stretu s vtákom bolo nutné vykonať technickú kontrolu spôsobilosti lietadla k letu, pričom následne bolo lietadlo uvoľnené s obmedzením do prevádzky, aby mohlo operovať tieto dva nadväzujúce lety. Žalovaný ďalej uviedol, že po pristáťí na letisku na ostrove G. bolo pri kontrole lietadla zistené, že jedna z pneumatík na hlavnom podvozku lietadla bola prerezaná. Takáto okolnosť, ktorá zapríčiní omeškanie letu, by mala byť považovaná za mimoriadnu okolnosť v zmysle bodu 14 odôvodnenia nariadenia č. 261/2004. Žalovaný v tejto súvislosti poukázal na rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-501/17. Ďalej poukázal na to, že podľa záznamu o poruche poškodenie pneumatiky spočívalo v jej prerezaní, teda v pôsobení cudzieho predmetu na pneumatiku. Žalovaný vzhľadom na to, že na ostrove G. nemá svoju bázu, teda tam nemal potrebné zázemie, nemal k dispozícii náhradnú pneumatiku. Aj napriek tomu tento náhradný diel obstaral od iného leteckého dopravcu, ktorý mu ju zapožičal. Žalovaný následne bez zbytočného odkladu zaistil nevyhnutnú výmenu a lietadlo tak uviedol do stavu spôsobilého na vykonanie letu. Aj napriek všetkej snahe žalovaného však došlo k omeškaniu letu presahujúcemu tri hodiny. Žalovaný bol toho názoru, že prijal všetky primerané opatrenia v zmysle čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, aby zabránil omeškaniu letu. Žalovaný flexibilne reagoval na vzniknutú situáciu, ktorá bola úplne mimo jeho účinnú kontrolu, a učinil všetko pre to, aby omeškanie bolo čo najkratšie a aby sa cestujúci dostali do svojej cieľovej destinácie v čo najkratšom možnom čase.

5. Žalovaný k odporu pripojil nasledovné listiny: doklad o strete s vtákom (defect logbook - birdstrike) zo dňa 14.08.2018 a doklad o výmene kolesa zo dňa 14.08.2018.

6. Žalobcovia vo svojej replike nesúhlasili s tým, že by sa na prejednávanú vec mohlo aplikovať ust. čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Uviedli, že žalovaný v podanom odpore nepreukázal ani jeden z predpokladov aplikácie uvedeného ustanovenia, pretože:

- v danej veci sa nejednalo o zrušenie letu, ale o meškanie letu;
- nepreukázal, že skutočne nastali mimoriadne okolnosti, keďže ním tvrdená zrážka s vtákom je v leteckej doprave pomerne bežnou okolnosťou a nie je predstaviteľné, akým spôsobom by zrážka s vtákom mohla mať za následok prerezanie pneumatiky lietadla; kontakt lietadla s cudzím predmetom na pristávacej dráhe v tejto veci nebol tvrdený ani preukázaný, a bolo by zodpovednosťou letiska, aby zabezpečoval úpravu dráhy v bezpečnom stave (bez predmetov schopných spôsobiť prerezanie pneumatiky lietadla);

- nepreukázal, že by boli prijaté z jeho strany všetky primerané opatrenia na predídenie meškania - za takéto opatrenie by bolo možné primárne považovať najmä zabezpečenie náhradnej pneumatiky pre lietadlá prevádzkované žalovaným, či už na palube lietadla alebo minimálne na letiskách, na ktorých jednotlivé lety žalovaný prevádzkuje.

7. Žalovaný vo svojej duplike odmietol tvrdenie žalobcov, že zrážka s vtákom je bežnou okolnosťou. Poukázal na to, že Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozhodnutí vo veci C-315/15 dospel k záveru, že stret s vtákom je potrebné považovať za mimoriadnu okolnosť v zmysle preambuly nariadenia č. 261/2004. Uviedol, že na rozdiel od žalobcov netvrdil, že by pneumatika mala byť poškodená v dôsledku stretnutia s vtákom. K zisteniu stretnutia s vtákom došlo na letisku H. D. a k zisteniu poškodenia pneumatiky na letisku G.. Vyjadrenie žalobcov preto vychádza z nesprávneho predpokladu. Bol toho názoru, že preukázal listinnými dôkazmi stret s vtákom, ako aj poškodenie pneumatiky na hlavnom podvozku lietadla. Povaha poškodenia, teda prerezanie pneumatiky, je z predloženého dokladu takisto zrejmá. Žalovaný podnikol všetky nutné opatrenia k redukcii omeškania, keď si vypožičal pneumatiku od iného leteckého prepravcu, konkrétne od talianskej spoločnosti NOES air. Ak by žalovaný musel doviezť pneumatiku z niektorej zo svojich báz, omeškanie letu by bolo omnoho dlhšie. Žalovaný ďalej dôvodil, že opatrenia navrhované žalobcami sú úplne zidealizované, pretože každé z nich by sa prejavilo na cene letenky a urobilo by každú leteckú spoločnosť nekonkurencieschopnou.

8. Súd na prejednanie veci samej nariadil pojednávanie dňa 19.08.2021 v súlade s § 177 ods. 1 zákona č. 160/2015 Z. z. Civilného sporového poriadku (ďalej len "C. s. p.") v spojení s § 297 C. s. p., na ktoré predvolal obe sporové strany.

Zástupca žalobcov na pojednávaní uviedol, že skutkové tvrdenia žalovaného považuje za nepreukázané. Z predložených listinných dôkazov podľa neho nevyplýva, kto ich vystavil, tieto nie sú takisto preložené do slovenského jazyka. Súd by preto na tieto listinné dôkazy nemal prihliadať. V konaní podľa neho nebola preukázaná príčinná súvislosť medzi tvrdným poškodením lietadla a vzniknutým meškaním. Žalovaný takisto nepreukázal, že prijal primerané opatrenia na zabránenie meškaniu letu. Bol preto toho názoru, že v prejednávanej veci nie je daná výnimka z povinnosti zaplatiť náhradu v zmysle nariadenia č. 261/2004.

Zástupca žalovaného na pojednávaní poukázal na to, že ako letecký prepravca nesie zodpovednosť za bezpečnosť cestujúcich. Žalovaný zistil v rámci kontroly počas medzipristátia technické poruchy, poškodenie pneumatiky. Žalovaný bol preto povinný zabezpečiť odstránenie tejto poruchy výmenou pneumatiky. Nebolo to na jeho báze, pričom žalovaný nie je povinný mať bázu a náhradné diely na každom letisku, z ktorého lieta. Žalovaný zabezpečil bez zbytočného odkladu výmenu pneumatiky za náhradnú pneumatiku. Uviedol, že listiny predložené súdu v anglickom jazyku je možné preložiť, ak to bude súd považovať za potrebné. Zástupca žalovaného takisto vzniesol námietku premlčania. Poukázal na to, že Súdny dvor Európskej únie v rozhodnutí C-139/11 judikoval, že otázka premlčania sa spravuje vnútroštátnym právom. Podľa § 106 Občianskeho zákonníka sa nárok na náhradu škody premlčí za dva roky odo dňa, keď sa poškodený dozvie o škode a o tom, kto za ňu zodpovedá. Podľa § 108 Občianskeho zákonníka práva z prepravy sa premlčujú za jeden rok, s výnimkou práv na náhradu škody pri preprave osôb. V tejto súvislosti poukázal na to, že let bol vykonaný dňa 14.08.2018, pričom žaloba bola podaná dňa 05.11.2020.

9. Súd sa v prvom rade zaoberal tým, či je daná jeho medzinárodná príslušnosť (právomoc), pričom dospel k záveru, že je príslušný na prejednanie sporu s poukazom na čl. 7 ods. 1 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach, pretože v jeho obvode bola poskytnutá služba (miesto zmluvného plnenia), o ktorú v prejednávanej veci ide. Žalobcovia ako spotrebitelia pritom môžu žalovať žalovaného ako dodávateľa v mieste svojho bydliska (čl. 18 ods. 1 odkazovaného nariadenia č. 1215/2012).

10. Súd vo veci vykonal dokazovanie oboznámením sa s listinnými dôkazmi predloženými sporovými stranami, pričom na základe takto vykonaného dokazovania a z nesporných (zhodných) skutkových tvrdení sporových strán zistil nasledovný skutkový stav:

11. Medzi stranami nebolo sporné, že žalovaný ako prevádzkujúci letecký dopravca v dňoch 15.08.2018 vykonal leteckú prepravu žalobcov ako cestujúcich prostredníctvom letu č. XD XXXX z Medzinárodného letiska Z.W. X. V. Z., Y. (G.), na W. I.. M.. Š., Slovenská M. (H.), pričom predmetný let o dĺžke 5040 km bol omeškaný o 4 hodiny a 42 minút (teda o viac ako 3 hodiny).

12. Medzi stranami naopak boli sporné skutkové tvrdenia žalovaného, ktorými žalovaný ospravedlňoval omeškanie predmetného letu. Na základe žalovaným predloženého dokladu o strete s vtákom (defect logbook - birdstrike) zo dňa 14.08.2018 mal súd preukázané, že na lietadle OK-TSD bol pred odletom z letiska na ostrove H. D. na Y. (K.) zistený stret s vtákom (birdstrike). Tento let z letiska na ostrove H. D. (K.) na letisko na ostrove G. (G.) predchádzal letu, ktorým leteli žalovaní na letisko v H. (H.). Z uvedeného dokladu vyplýva, že bola vykonaná prehliadka lietadla, počas ktorej sa našli stopy po strete s vtákom na nose lietadla (angl. nose cowl). Parametre motora boli v norme, nebolo nájdené žiadne poškodenie. Nos lietadla bol vyčistený a bola potrebná prehliadka boroskopom. Lietadlo bolo uvoľnené s obmedzením do premávky, aby mohlo vykonať nasledovný let. Z uvedeného dokladu nevyplýva, ako dlho trvala prehliadka lietadla.

Z dokladu o výmene kolesa zo dňa 14.08.2018 súd zistil, že na lietadle OK-TSD bolo dňa 14.08.2018 na letisku na ostrove G. (G.) vymenené koleso na hlavnom podvozku lietadla (angl. main landing gear wheel, resp. MLG Wheel) z dôvodu, že na pneumatike sa nachádzal zárez mimo povoleného limitu (angl. cut in tire out of limit). Ani na tomto doklade sa nenachádza údaj o tom, ako dlho trvala výmena kolesa.

13. V rámci právneho posúdenia veci vychádzal súd z nasledovných ustanovení právnych predpisov:

14. V zmysle čl. 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim majú príslušní cestujúci právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

- i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
- ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu;
- iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.

15. Podľa čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

16. Podľa čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

- a) 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;
- b) 400 eur v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;
- c) 600 eur v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b).

17. Podľa § 101 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka (ďalej len "Občiansky zákonník"), pokiaľ nie je v ďalších ustanoveniach uvedené inak, premlčacia doba je trojročná a plynie odo dňa, keď sa právo mohlo vykonať po prvý raz.

18. Podľa § 106 ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka právo na náhradu škody sa premlčí za dva roky odo dňa, keď sa poškodený dozvie o škode a o tom, kto za ňu zodpovedá. Najneskoršie sa právo na náhradu škody premlčí za tri roky, a ak ide o škodu spôsobenú úmyselne, za desať rokov odo dňa, keď došlo k udalosti, z ktorej škoda vznikla; to neplatí, ak ide o škodu na zdraví.

19. Podľa § 108 Občianskeho zákonníka práva z prepravy sa premlčujú za jeden rok s výnimkou práv na náhradu škody pri preprave osôb.

20. Podľa § 517 ods. 1 vety prvej a ods. 2 Občianskeho zákonníka dlžník, ktorý svoj dlh riadne a včas nesplní, je v omeškaní. Ak ide o omeškanie s plnením peňažného dlhu, má veriteľ právo požadovať od dlžníka popri plnení úroky z omeškania, ak nie je podľa tohto zákona povinný platiť poplatok z omeškania; výšku úrokov z omeškania a poplatku z omeškania ustanovuje vykonávací predpis.

21. Podľa § 3 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 87/1995 Z. z., ktorým sa vykonávajú niektoré ustanovenia Občianskeho zákonníka, výška úrokov z omeškania je o päť percentuálnych bodov vyššia ako základná úroková sadzba Európskej centrálnej banky platná k prvému dňu omeškania s plnením peňažného dlhu.

22. V zmysle judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (rozsudok Súdneho dvora Európskej únie v spojených veciach C-402/07 Sturgeon v. Condor a C-432/07 Böck v. Air France) článku 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že na účely uplatnenia práva na náhradu sa cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený, a že sa tak môžu dovolávať práva na náhradu upraveného v článku 7 tohto nariadenia, ak im bola z dôvodu letu, ktorý má meškanie, spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich cieľového miesta po troch hodinách alebo viac po čase priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca. Takéto meškanie však nedáva cestujúcim právo na náhradu, ak letecký dopravca môže preukázať, že veľké meškanie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod účinnej kontroly leteckého dopravcu.

23. Aplikáciou citovaných ustanovení právnych predpisov, zohľadňujúc relevantnú judikatúru Súdneho dvora Európskej únie, dospel súd k záveru, že žalobou uplatnený nárok žalobcov na zaplatenie sumy 600,- eur každému zo žalobcov je dôvodný. V prejednávannej veci žalovaný ako prevádzkujúci letecký dopravca vykonal dňa 15.08.2018 leteckú prepravu žalobcov ako cestujúcich prostredníctvom letu č. XD XXXX z Medzinárodného letiska Z. X. V. Z., Y. (G.), na W. I. M.. Š., Slovenská M. (H.), pričom predmetný let o dĺžke 5040 km bol omeškaný o 4 hodiny a 42 minút. Boli teda splnené všetky predpoklady potrebné na vznik nároku žalobcov voči žalovanému na zaplatenie náhrady vo výške 600,- eur podľa čl. 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004. Žalovaný by sa tejto svojej povinnosti zbavil len v prípade, ak by preukázal, že meškanie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď by boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda ak by sa tieto mimoriadne okolnosti vymykali spod účinnej kontroly žalovaného ako leteckého dopravcu (v zmysle čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004).

24. Ako vyplýva z bodu 14. odôvodnenia nariadenia č. 261/2004, mimoriadne okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu. V zmysle bodu 15. odôvodnenia nariadenia č. 261/2004 sa za mimoriadne okolnosti dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčini veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.

25. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s bodmi 14. a 15. odôvodnenia tohto nariadenia oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od povinnosti platiť náhradu, ak je schopný preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Okrem toho v prípade, že nastanú takéto okolnosti, prevádzkujúci letecký dopravca musí tiež preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov alebo materiál a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby táto situácia viedla k zrušeniu dotknutého letu. Nemožno však od neho vyžadovať neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase (pozri rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C?74/19 Transportes Aéreos Portugueses).

26. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pojem "mimoriadne okolnosti" v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 označuje udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade (pozri rozsudky Súdneho dvora Európskej únie vo veci C?549/07 Wallentin?Hermann, a vo veci C? 257/14 van der Lans).

27. Z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa pojmu "mimoriadne okolnosti" v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 takisto vyplýva, že treba rozlišovať medzi udalosťami "vnútorného" pôvodu a

udalosťami "vonkajšieho" pôvodu vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi (pozri rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-28/20 Airhelp v. SAS).

28. S ohľadom na cieľ nariadenia č. 261/2004 uvedený v bode 1. jeho odôvodnenia, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, a s ohľadom na skutočnosť, že článok 5 ods. 3 uvedeného nariadenia predstavuje odchýlku zo zásady práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia ich letu, je potrebné pojem "mimoriadne okolnosti" v zmysle tohto ustanovenia vykladať reštriktívne (pozri rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-195/17 Krusemann).

29. Konajúci súd na základe vykonaného dokazovania dospel k záveru, že žalovaný v prejednávacom prípade nepreukázal existenciu mimoriadnych okolností v zmysle čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ktoré by ho zbavili povinnosti zaplatiť náhradu žalobcom v zmysle čl. 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004. Žalovaný nepreukázal ani to, že medzi omeškaním letu (v trvaní 4 hodiny a 42 minút) a ním tvrdenými mimoriadnymi okolnosťami existuje príčinná súvislosť. Žalovaný takisto nepreukázal, že prijal všetky primerané opatrenia, ktoré od neho bolo možné v danej situácii spravodlivo požadovať, aby zabránil meškaniu letu. Žalovaný sa v konaní bránil, že omeškanie letu bolo spôsobené kombináciou dvoch (nezávislých) okolností: stretom s vtákom, ktorý bol zistený pred odletom lietadla z letiska na ostrove H. D., a výmenou pneumatiky pred odletom z letiska na ostrove G.. Aj keď právny zástupca žalovaného na pojednávaní tvrdil, že poškodenie pneumatiky bolo spôsobené stretom s vtákom (teda spojil dve vyššie uvedené okolnosti dokopy), išlo z jeho strany pravdepodobne len o omyl, resp. o neznalosť veci. Samotný žalovaný totiž vo svojom vyjadrení zo dňa 17.02.2021 uviedol, že z jeho odporu nevyplýva, že by pneumatika mala byť poškodená v dôsledku stretu s vtákom s tým, že k zisteniu stretu s vtákom došlo na letisku H. D. a k zisteniu poškodenia pneumatiky na letisku G.. Poškodenie pneumatiky vtákom pritom ani nie je preukázané žiadnym (listinným) dôkazom. Naopak, z listinných dôkazov vyplýva, že vták trafil nos lietadla ešte pred pristátím na letisku na ostrove H. D., zatiaľ čo poškodenie pneumatiky na hlavnom podvozku lietadla bolo zistené až po pristátí na letisku na ostrove G.. Je pritom vylúčené, aby jedna zrážka s vtákom spôsobila obe poškodenia lietadla - jednak by toto poškodenie pneumatiky bolo pravdepodobne zistené už pri prehliadke lietadla na letisku na ostrove H. D., jednak by to nebolo technicky možné.

30. Vo vzťahu k stretu lietadla s vtákom súd poukazuje na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 04.05.2017 vo veci C-315/15, v zmysle ktorého kolízia medzi lietadlom a vtákom spadá pod pojem "mimoriadne okolnosti" v zmysle ustanovenia čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 (v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia). Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozsudku ďalej uviedol, že "predmetné ustanovenie sa má vykladať v tom zmysle, že "primerané opatrenia", ktoré je letecký dopravca povinný vykonať s cieľom znížiť riziko či zabrániť riziku kolízie lietadla s vtákom a oslobodiť sa tak od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 uvedeného nariadenia, zahŕňajú využitie opatrení preventívnej kontroly výskytu uvedených vtákov pod podmienkou, že dotknutý letecký dopravca bol najmä po technickej a administratívnej stránke skutočne schopný prijať takéto opatrenia, že tieto opatrenia pre neho neznamenajú nepríjemné straty vzhľadom na kapacity jeho podniku a že uvedený dopravca preukázal, že uvedené opatrenia boli skutočne prijaté vo vzťahu k letu, ktorý bol dotknutý kolíziou s vtákom, pričom vnútroštátnemu súdu prináleží ubezpečiť sa, že tieto podmienky sú splnené". Žalovaný však v rámci svojej procesnej obrany vôbec netvrdil a ani nepreukazoval, či prijal primerané opatrenia (opatrenia preventívnej kontroly výskytu vtákov), resp. netvrdil a ani nepreukazoval, že po technickej a administratívnej stránke nebol schopný prijať takéto primerané opatrenia. Už samotná táto skutočnosť bola dostačujúca na to, aby súd na túto žalovaným tvrdenú mimoriadnu okolnosť neprihliadal.

31. Vo vzťahu k poškodeniu pneumatiky na hlavnom podvozku lietadla súd poukazuje na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 04.04.2019 vo veci C-501/17, v zmysle ktorého poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, spadá pod pojem "mimoriadna okolnosť" v zmysle ustanovenia čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 (v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia). Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozsudku takisto uviedol, že predčasné zlyhanie určitých súčiastok lietadla, hoci aj nečakané, predstavuje v zásade udalosť, ktorá je vnútorne spojená s jeho systémom fungovania; vzhľadom na osobitné podmienky, za ktorých sa uskutočňuje letecká doprava, a stupeň technologickej prepracovanosti lietadiel sú totiž leteckí dopravcovia bežne konfrontovaní s takýmito poruchami. Podľa Súdneho dvora Európskej únie je v tejto súvislosti nesporné, že pneumatiky lietadiel predstavujú prvok,

ktorý je pri vzlete a pristávaní vystavený veľmi silnej záťaži, a preto sú v neustálom nebezpečenstve poškodenia, čo odôvodňuje osobitne prísne pravidelné bezpečnostné kontroly, ktorým tieto pneumatiky podliehajú v rámci bežných podmienok prevádzky leteckých dopravných podnikov. Zároveň však podľa Súdneho dvora Európskej únie platí, že ak má príslušná porucha svoj pôvod výlučne v náraze cudzieho predmetu, čo musí preukázať letecký dopravca, túto poruchu nemožno považovať za vnútorné spojenú so systémom fungovania lietadla. Ako teda vyplýva z tohto judikátu, Súdny dvor Európskej únie rozlišuje medzi poškodením pneumatiky lietadla spôsobeným cudzím predmetom (ako udalosťou vonkajšieho pôvodu) a poškodením pneumatiky spôsobeným jej namáhaním či opotrebením (ako udalosťou vnútorného pôvodu). Za mimoriadnu okolnosť je pritom možné považovať len poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, pričom dôkazné bremeno ohľadom tejto skutočnosti zaťažuje leteckého dopravcu. V prejednávanom prípade však žalovaný žiadnym spôsobom nepreukázal, že k poškodeniu pneumatiky došlo v dôsledku stretu s cudzím predmetom (napr. na pristávacej dráhe). Len zo samotného použitia slovného spojenia "zárez mimo povoleného limitu" (angl. "cut in tire out of limit") v doklade o výmene kolesa podľa názoru súdu nie je možné dospieť k záveru, že k poškodeniu pneumatiky došlo vplyvom cudzieho predmetu. Naopak, z použitia tohto slovného spojenia vyplýva, že na poškodenie pneumatiky lietadla existujú stanovené limity, čo indikuje, že k ich poškodeniu môže dôjsť aj z iných dôvodov ako z dôvodu stretu s cudzím predmetom (napr. z dôvodu opotrebenia či namáhania pneumatiky). Na základe uvedeného konajúci súd konštatuje, že žalovaný nepreukázal, že k poškodeniu pneumatiky došlo v dôsledku stretu s cudzím predmetom, pričom samotné poškodenie pneumatiky nie je mimoriadnou okolnosťou v zmysle čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

32. Navyše, ani jeden z dokladov predložených žalovaným neobsahuje informáciu o dĺžke trvania prehliadky lietadla, resp. o dĺžke trvania výmeny súčiastky lietadla (kolesa). Za účelom aplikácie výnimky ustanovenej v čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 by však muselo byť v konaní bezpečne preukázané, že meškanie letu v trvaní aspoň troch hodín bolo pripísateľné žalovaným tvrdeným mimoriadnym okolnostiam. Inak povedané, žalovaný v konaní nepreukázal príčinnú súvislosť medzi meškaním letu a ním tvrdenými mimoriadnymi okolnosťami.

33. Právny zástupca žalovaného na pojednávaní navrhol vykonanie dôkazu - predloženie odborného vyjadrenia, z ktorého by vyplývalo, že poškodenie pneumatiky lietadla bolo zapríčinené cudzím predmetom. Súd jeho návrh s poukazom na sudcovskú koncentráciu konania zamietol, keďže vykonanie tohto dôkazu by si vyžadovalo nariadenie ďalšieho pojednávania a vykonanie ďalších úkonov súdu, a teda by bolo v rozpore so zásadou rýchlosti a hospodárnosti konania. V zmysle § 153 C. s. p. sú strany povinné uplatniť prostriedky procesného útoku a prostriedky procesnej obrany včas. Prostriedky procesného útoku a prostriedky procesnej obrany nie sú uplatnené včas, ak ich strana mohla predložiť už skôr, ak by konala starostlivo so zreteľom na rýchlosť a hospodárnosť konania. Na prostriedky procesného útoku a prostriedky procesnej obrany, ktoré strana nepredložila včas, nemusí súd prihliadnuť, najmä ak by to vyžadovalo nariadenie ďalšieho pojednávania alebo vykonanie ďalších úkonov súdu. Žalovaný mal možnosť navrhnúť vykonanie uvedeného dôkazu už skôr v priebehu konania, pričom žalovaný na pojednávaní neuviedol žiadne také dôvody, ktoré by mu bránili v skoršom predložení tohto prostriedku procesnej obrany. Žalovaný pritom bol pri doručení žaloby poučený o sudcovskej koncentrácii konania v zmysle § 153 C. s. p. Výzvou zo dňa 01.02.2021 bol žalovaný poučený (v súlade s § 167 ods. 4 C. s. p.), že na neskôr predložené a označené dôkazy a skutočnosti súd nemusí prihliadnuť. Keďže vykonanie navrhovaného dôkazu by si vyžadovalo nariadenie ďalšieho pojednávania a vykonanie ďalších úkonov súdu, súd na tento prostriedok procesnej obrany v súlade s § 153 C. s. p. neprihliadol a návrh na vykonanie tohto dôkazu zamietol. Žalovaný pritom už vo svojom odpore proti platobnému rozkazu poukázal na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 04.04.2019 vo veci C-501/17, takže mu muselo byť už vtedy zrejmé, že musí v konaní preukázať, že k poškodeniu pneumatiky došlo v dôsledku stretu s cudzím predmetom. Predbežné právne posúdenie súdom na pojednávaní tak pre neho nemohlo byť prevapivé.

34. Súd rovnako neprihliadol na námietku premlčania vznesenú právnym zástupcom žalovaného na pojednávaní. Ak by žalovaný konal starostlivo a so zreteľom na rýchlosť a hospodárnosť konania, uplatnil by námietku premlčania už skôr v priebehu konania (v podanom odpore zo dňa 27.11.2020, resp. v jeho vyjadrení zo dňa 17.02.2021). Námietka premlčania je ako tzv. hmotnoprávna námietka prostriedkom procesného útoku alebo prostriedkom procesnej obrany (porovnaj § 149 C. s. p.). Keďže žalovaný neuplatnil tento prostriedok procesnej obrany včas, súd naň v súlade so zásadou sudcovskej koncentrácie konania neprihliadol.

35. Nad rámec toho však konajúci súd uvádza, že žalobou uplatnený nárok na zaplatenie náhrady v zmysle čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 nie je premlčaný. V zmysle rozsudku Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 22.11.2012 vo veci C-139/11 nariadenie č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že lehotu, v ktorej musia byť podané žaloby, ktorých predmetom je priznanie náhrady škody v zmysle článkov 5 a 7 tohto nariadenia, stanovujú pravidlá každého členského štátu týkajúce sa premlčacej lehoty na podanie žaloby. Premlčanie nároku na náhradu sa teda riadi vnútroštátnou právnou úpravou, a to konkrétne ustanovením § 101 Občianskeho zákonníka, v zmysle ktorého je všeobecná premlčacia lehota trojročná a plynie odo dňa, keď sa právo mohlo vykonať po prvý raz. Keďže predmetný let sa uskutočnil dňa 15.08.2018, nárok na náhradu by sa premlčal až dňa 17.08.2021 (posledný deň trojročnej premlčacej lehoty by pripadol na nedeľu dňa 15.08.2021, a teda v zmysle § 122 ods. 3 Občianskeho zákonníka by bol posledným dňom tejto lehoty pondelok dňa 16.08.2021 ako najbližší nasledujúci pracovný deň). Keďže žaloba bola podaná dňa 05.11.2020, právo bolo uplatnené na súde včas, pričom v zmysle § 112 Občianskeho zákonníka premlčacia lehota od uplatnenia práva žalobou po dobu konania neplynie.

36. Konajúci súd sa nestotožňuje s argumentáciou žalovaného, že nárok na náhradu v zmysle čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 je nárokom na náhradu škody, ktorý sa premlčuje podľa § 106 Občianskeho zákonníka v subjektívnej lehote dvoch rokov a v objektívnej lehote troch rokov. Nárok na náhradu v zmysle tohto nariadenia je osobitným nárokom založeným právom Európskej únie, ktorý musí byť vykladaný jednotne v rámci celej Európskej únie. Ide o tzv. autonómny pojem práva Únie, ktorý má autonómny obsah nezávislý od kategorizácie používanej vnútroštátnymi právnymi systémami. Jeho obsah je daný jednak úniovým právom, jednak judikatúrou Súdneho dvora Európskej únie. Inak povedané, jeho výklad nemôže závisieť od právneho poriadku, ktorý sa uplatní na prejednávany spor. Len na otázky neupravené úniovým právom je potrebné aplikovať vnútroštátnu právnú úpravu. Medzi tieto neupravené otázky patrí aj otázka premlčania. V prejednanom prípade s cudzím prvkom nebola medzi sporovými stranami preukázaná existencia dohody o rozhodnom práve, rozhodným právom je preto právo slovenské (porovnaj čl. 5 ods. 2, resp. čl. 6 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I)). Keďže na tento osobitný nárok založený úniovým právom neexistuje osobitná právna úprava premlčania (vo vnútroštátnej právnej úprave), aplikuje sa všeobecná trojročná právna úprava v zmysle § 101 Občianskeho zákonníka. Tento osobitný nárok nemôže byť nárokom na náhradu škody aj z toho dôvodu, že v jeho prípade nejde o náhradu skutočnej škody alebo ušlého zisku, ale o poskytnutie štandardizovanej a paušalizovanej náhrady za nepríjemnosti (príkoria) spôsobené oneskorením letu (teda ide aj o náhradu nemajetkovej ujmy), ako aj náhrady spôsobenej škody, pričom cestujúci nemusí vznik tejto ujmy (škody) preukázať. Ide teda o nárok približujúci sa svojím obsahom zmluvnej pokute, ktorá je takisto paušalizovaná náhradou škody (ujmy). O tom, že nejde o nárok na náhradu škody, svedčí aj znenie ustanovenia čl. 12 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, z ktorého vyplýva, že nárok na náhradu sa nedotýka práva cestujúcich na ďalšiu náhradu (teda aj na náhradu škody), pričom náhrada poskytnutá podľa nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítať. Pokiaľ žalovaný poukazuje na skutočnosť, že v slovenskom preklade rozsudku Súdneho dvora Európskej únie zo dňa 22.11.2012 vo veci C-139/11 sa hovorí o nároku na náhradu škody, k tomu konajúci súd uvádza, že ide o nesprávny preklad z originálu, keďže v anglickej verzii tohto rozsudku sa používa termín "náhrada" (angl. "compensation"), a nie termín "náhrada škody" (angl. "right to damages"). Takisto v samotnom čl. 7 nariadenia č. 261/2004 sa používa termín "právo na náhradu" (angl. "right to compensation").

37. Z rovnakého dôvodu sa konajúci súd nestotožňuje ani s alternatívnou argumentáciou žalovaného, že právo na náhradu v zmysle čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 je právom z prepravy, ktoré sa v zmysle § 108 Občianskeho zákonníka premlčuje v lehote jedného roka. Ako uviedol konajúci súd už vyššie, právo na náhradu v zmysle čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 je osobitným nárokom založeným úniovým právom, ktorý nie je možné subsumovať pod žiaden právny inštitút zakotvený vo vnútroštátnom práve. Naproti tomu § 108 Občianskeho zákonníka upravujúci premlčanie práv z prepravy sa použije na práva vyplývajúce z §§ 760 až 773 Občianskeho zákonníka upravujúcich zmluvu o preprave osôb a zmluvu o preprave nákladu (s výnimkou práv na náhradu škody pri preprave osôb). Zákonodarca odôvodnil použitie takejto krátkej premlčacej lehoty tým, že pre dopravcov by bolo so zreteľom k hromadnosti dopravy a veľkej početnosti prípadov neúnosné uschovávať po dlhšiu dobu potrebné listinné, príp. iné doklady dôležité pre prípadné budúce spory. Vzhľadom na skutočnosť, že toto ustanovenie je prísnejšie oproti všeobecnej právnej úprave (skrácuje premlčaciu lehotu), je potrebné

ho vykladať reštriktívne a v kontexte doby, v ktorej bolo prijaté. Navyše, vnútroštátnu právnu úpravu zodpovednosti pri zmluvách o preprave osôb a tovaru vrátane zodpovednosti za omeškanie (porovnaj § 763 Občianskeho zákonníka) a vrátane premlčania práv vyplývajúcich z tejto zodpovednosti (porovnaj § 108 Občianskeho zákonníka) nemožno aplikovať na medzinárodnú leteckú dopravu, na ktorú sa použijú priame normy medzinárodných zmlúv, a to Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929 (tzv. Varšavský dohovor) a Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999 (tzv. Montrealský dohovor). Montrealský dohovor v čl. 19 upravuje zodpovednosť za škodu spôsobenú omeškaním, pričom v čl. 35 stanovuje dvojročnú lehotu na uplatnenie žaloby na súde. Rovnaká úprava je obsiahnutá v čl. 19 a čl. 29 Varšavského dohovoru. Súdny dvor Európskej únie však vo svojom rozsudku zo dňa 22.11.2012 vo veci C-139/11 skonštatoval, že náhrada podľa čl. 7 nariadenia č. 261/2004 nepatrí do pôsobnosti Varšavského a Montrealského dohovoru (bod 28. odôvodnenia), a preto dvojročnú premlčaciu lehotu stanovenú v čl. 29 Varšavského dohovoru a v čl. 35 Montrealského dohovoru nemožno považovať za lehotu vzťahujúcu sa na žaloby podané v zmysle čl. 7 nariadenia č. 261/2004 (bod 29. odôvodnenia). Pokiaľ sa na premlčanie tohto práva nevzťahuje úprava obsiahnutá v týchto medzinárodných dohovoroch, o to menej sa na premlčanie tohto práva môže vzťahovať vnútroštátna právna úprava obsiahnutá v § 108 Občianskeho zákonníka.

38. Zo všetkých vyššie uvedených dôvodov je podľa názoru súdu potrebné na právo na náhradu podľa čl. 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 aplikovať všeobecnú trojročnú premlčaciu lehotu v zmysle § 101 Občianskeho zákonníka.

39. Na základe všetkých vyššie uvedených skutočností súd konštatuje, že v prejednávanej veci neboli na strane žalovaného dané mimoriadne okolnosti v zmysle čl. 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, žalobcom preto vznikol nárok na zaplatenie peňažnej náhrady vo výške 600,- eur v zmysle čl. 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004. Z uvedeného dôvodu súd žalobe vyhovel.

40. Nezaplatením požadovanej náhrady v lehote stanovenej vo výzve žalobcov (porovnaj § 563 Občianskeho zákonníka) sa žalovaný dostal do omeškania s plnením peňažného dlhu. Súd preto v súlade s § 517 ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka v spojení s § 3 nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 87/1995 Z. z. zaviazal žalovaného aj k zaplateniu úroku z omeškania vo výške 5,00 % ročne (t. j. vo výške o päť percentuálnych bodov vyššej ako je základná úroková sadzba Európskej centrálnej banky platná k prvému dňu omeškania) zo žalovaných súm tak, ako to žalobcovia žiadali v žalobe, teda odo dňa 14.10.2020 až do zaplatenia.

41. O nároku na náhradu trov konania rozhodol súd v zmysle § 255 ods. 1 C. s. p. v spojení s § 262 ods. 1 C. s. p. tak, že v konaní plne úspešným žalobcom priznal proti žalovanému nárok na náhradu trov konania v plnom rozsahu. O výške náhrady trov konania rozhodne súd v súlade s § 262 ods. 2 C. s. p. po právoplatnosti tohto rozsudku samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia na Okresnom súde Bratislava II.

Odvolanie môže podať strana, v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané.

Odvolanie len proti odôvodneniu rozhodnutia nie je prípustné.

V odvolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (odvolacie dôvody) a čoho sa odvolateľ domáha (odvolací návrh).

Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Odvolanie možno odôvodniť len tým, že

- a) neboli splnené procesné podmienky,
- b) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces,
- c) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd,
- d) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci,
- e) súd prvej inštancie nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,
- f) súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam,
- g) zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú prípustné ďalšie prostriedky procesnej obrany alebo ďalšie prostriedky procesného útoku, ktoré neboli uplatnené, alebo
- h) rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci.

Odvolaacie dôvody a dôkazy na ich preukázanie možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie.