



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Evy Ištvánkové a soudkyň JUDr. Miluše Farské a Mgr. Alice Žáčkové ve věci

žalobce: **Ludvík H.**, narozený xxx  
bytem xxx, xxx  
zastoupený advokátem JUDr. Robertem Jehne  
sídlem Washingtonova 1567/25, 110 00 Praha 1

proti  
žalované: **SOCIETE AIR FRANCE**  
sídlem 45, Rue de Paris, 95747 Roisy CDG Cedex 93 290, Tremblay en  
France, Francouzská republika, reg. Č. B 420  
podnikající na území České republiky prostřednictvím organizační složky  
SOCIETE AIR FRANCE - obchodní zastoupení, IČO: 161 91 382  
sídlem Karla Engliše 3219/4, Smíchov, 150 00 Praha 5  
zastoupená advokátem Mgr. Aloisem Šatavou  
sídlem Truhářská 13-15, 110 00 Praha 1

**o zaplacení 600 EUR s příslušenstvím**

k odvolání žalované proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 18. března 2019, č.j.  
11 C 110/2018 - 45

**takto:**

- I. Rozsudek soudu I. stupně **se potvrzuje.**

Shodu s pravopisem potvrzuje Prchalová.

- II. Žalovaná je povinna zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 4 936,80 Kč do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám právního zástupce žalobce JUDr. Roberta Jehne.

### Odůvodnění:

1. Soud I. stupně rozhodoval k návrhu žalobce, jímž se domáhal zaplacení částky 600 EUR s příslušenstvím z titulu paušalizované náhrady škody za zpoždění letu dle článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení 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“).
2. Žalovaná nárok neuznala. Namítala, že zpoždění bylo způsobeno mimořádnou okolností spočívající v nepříznivém počasí, snížené kapacitě vzdušného prostoru a následném rozhodnutí Řízení letového provozu, což představuje liberační důvod zbavující žalovanou odpovědnosti za toto zpoždění letu.
3. Soud I. stupně rozhodl, že žalovaná je povinna zaplatit žalobci částku 600 EUR s úrokem z prodlení ve výši 8,50% ročně z této částky od 18. 1. 2018 do zaplacení (I.) a dále náhradu nákladů řízení ve výši 9 857,20 Kč (II.).
4. Soud I. stupně vyšel ze skutkového zjištění, že žalobce měl platnou rezervaci na let, provozovaný žalovanou, z Prahy přes Paříž do Montrealu ne den 10. 7. 2017 s plánovaným doletem téhož dne v 19:50 hod. První část letu z Prahy, plánovaná v 15:10 hod. s přiletem do Paříže v 16:55 hod. (AF 1083), byla opožděna a uskutečnila se v 16:25 hod s přiletem v 18:08 hod. Důvodem bylo zpoždění předchozího rotujícího letu AF 1082 v délce 80 minut. Zpoždění nastalo v důsledku nepříznivé meteorologické situace a snížené kapacity vzdušného prostoru, pro které pařížské řízení letového provozu vyhlásilo tzv. regulaci. Žalobce tak nestihl navazující let z Paříže do Montrealu (AF 348). Byl přeměrován na let AF 342 uskutečněný dne 11. 7. 2017 v 15:30 hod s přiletem v 17.39 hod. Zpoždění činilo 21 hodin a 49 minut a vzdálenost letu Praha-Montreal 6 219 km. Žalobce dne 12. 1. 2018 uplatnil u žalované nárok dle Nařízení, která ho dne 17. 1. 2018 odmítla poskytnout.
5. Uzavřel, že žalobce je státním příslušníkem České republiky, žalovaná právnickou osobou existující podle práva Francouzské republiky, obě země jsou členy Evropské unie. O povinnosti žalované zaplatit za zpoždění letu převyšujícího 3 500 km částku 600 EUR rozhodl dle článku 5 odst. 1 písm. c), článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení. O úrocích z prodlení rozhodl dle § 1970 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „o.z.“) ve výši dle § 2 nařízení vlády č. 351/2013 Sb.
6. Soud I. stupně posuzoval, zda nejsou dány liberační důvody dle článku 5 odst. 3 Nařízení. Odkázal na článek 14 a 15 preambule Nařízení, která se zabývají vyloučením odpovědnosti leteckého dopravce v důsledku události způsobené mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možno zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Mezi ně patří mimo jiné povětrnostní podmínky a rozhodnutí řízení letového provozu, která se vztahují k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne, nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla. Zpoždění letu AF 1082 o maximálně 80 min bylo vyvoláno rozhodnutím řízení letového provozu z důvodu nepříznivé meteorologické situace a snížené kapacity vzdušného prostoru. Uzavřel tedy, že se nejedná ve smyslu důvodové zprávy k článku

Shodu s pravopisem potvrzuje Prchalová.

15 preambule Nařízení o mimořádnou okolnost umožňující liberaci, neboť zpoždění nedosáhlo ani dvou hodin (viz rozsudek SDEU C-402/7 a C-432/07). Žalovaná nadto nepřijala žádná nezbytná opatření proto, aby nedošlo k dalšímu zpoždění letu poté, co již meteorologické podmínky nebyly nepříznivé, když pouze přeměrovala žalobce na jiný její let AF 342, aniž by se např. pokusila zajistit žalobci možný odlet z Paříže do Montrealu dřívějším letem (byť např. letem jiného leteckého dopravce).

7. O náhradě nákladů řízení rozhodl dle § 142 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu (dále jen „o.s.ř.“) dle úspěchu ve věci. Žalobu posoudil jako tzv. formulářovou a aplikoval s ohledem na osobu právního zástupce žalobce §14b vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytnutí právních služeb (advokátní tarif, dále jen „AT“). Náklady ve výši 9 857,20 Kč stanovil za zaplacený soudní poplatek, právní zastoupení a DPH. Platební místo určil dle § 149 odst. 1 o.s.ř.
8. Včasným odvoláním napadla rozsudek žalovaná z důvodu dle § 205 odst. 2 písm. e) a g) o.s.ř. Namítala, že soud I. stupně nesprávně aplikoval článek 12 a 15 preambule Nařízení, když uvedl, že mimořádná okolnost mající za následek zpoždění nedosahující délky dvou hodin nedává možnost liberace. Mimořádnou okolnost definoval nejen svou povahou a příčinou vzniku, ale též délkou zpoždění touto okolností způsobeného. Tento závěr z rozsudku SDEU C-402/7 a C-432/07, *Sturgeon*, nevyplývá. Uvedený závěr je rozporu s rozsudkem SDEU C-315/15, *Peškovi*, kde v odstavcích 49 a 54 byl formulován požadavek na odečítání zpoždění způsobených mimořádnými okolnostmi od těch zpoždění, kde se dopravce mimořádných okolností dovolat nemůže. Není tam formulována „minimální doba trvání mimořádné události. Namítal, že průměrná doba letu AF 1083 činí cca 1 hodinu a 20 minut, doba zpoždění byla 80 minut. V rozsudku SDEU ve věci C-294/10, *Eglitis*, v odstavci 35 je uvedeno, že letecký dopravce je ve fázi plánování povinen mít dostatečné časové rezervy. Ty nesmí vést k tomu, aby byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku. V daném případě by musela doba rezervy činit více než dobu letu, což by znamenalo omezení kapacity dopravce na méně než polovinu. Dále přeměrovala žalobce na svůj nejbližší volný let AF 342. Dne 11. 7. 2017 se uskutečnily z Paříže do Montrealu před tímto letem lety s předpokládaným odletem a skutečným příletem: Air Canada v 11:00 hod. a příletem v 12:45 hod., Air Transat v 11:30 hod. a příletem v 13:40 hod., Air Transat v 12:45 hod. a příletem v 14:36 hod. a let AF 344 v 13:35 hod. a příletem v 16:06 hod. Lety byly vytiženy a měly zpoždění od 30 do 60 minut. Zpoždění letu bylo objektivně způsobeno mimořádnými okolnostmi. Otázka zpoždění zapříčiněného mimořádnými okolnostmi v předchozí den, než je den skutečného letu, je předmětem řešení na základě žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce dne 11. 9. 2017 ve věci *A. Oehlke a spol. v. TUIfly GmbH*. Soud I. stupně nepostupoval správně, když tuto otázku výkladu Nařízení rozhodl sám, aniž by měl k dispozici stanovisko SD EU. Navrhl napadené rozhodnutí změnit tak, že se žaloba zamítá a žalované se přiznávají náklady řízení.
9. Žalobce naopak navrhl potvrzení napadeného rozsudku. Namítal, že žalovaná neprokázala, že přijala veškerá opatření, aby zabránila zpoždění. Předně, že předchozí lety před letem AF 342 byly zcela obsazené. K tomu odkázala na rozhodnutí SDEU C-354/18, v němž bylo judikováno, že letecký dopravce má povinnost prokázat, že přeměrování bylo uskutečněno při nejbližší příležitosti. Již tím žalovaná způsobila zpoždění větší než 3 hodiny. Nadto před soudem I. stupně uváděla nepravdivé údaje, když konstatovala, že žalobce byl přeměrován na let v podobě nejbližší linky, a v odvolání uvedla, že tomuto letu předcházely lety jiné. Odkázal na článek 15 preambule Nařízení a rozsudek SDEU C-402/07 a C-432/07, v němž je definován pojem „velké zpoždění.“ V rozsudku se opakovaně stanoví, že synonymem „velkého zpoždění“ je „zpoždění významné“. Jelikož článek 6 Nařízení připouští poskytnutí náhrady již v případě některých zpoždění letů o dvě a více hodin, vztahuje se článek 15 nezbytně i na zpoždění o tři nebo více hodin. Zpoždění způsobené řízením letového provozu je možno za zpoždění velké, a tedy za mimořádnou okolnost, považovat tehdy, pokud vyvolá zpoždění jednotlivého letadla o více než

2 hodiny. Pokud se odvolací soud s touto definicí neztotožní, navrhl položení předběžné otázky SDEU. Za nepřiléhavou shledal argumentaci rozhodnutím SDEU ve věci C-315/15 týkající se odpočtu doby mimořádné okolnosti, neboť se jednalo o opravu technické závady způsobené srážkou letounu s ptákem. Za nesprávný označil návrh, že by se mělo vyčkat na rozhodnutí SDEU ve věci Oehlke v. Tuifly GmbH, když položená otázka není na danou věc přílehlavá a nadto byla vzata zpět.

10. Žalovaná reagovala tím, že nesouhlasí s tím, že by měla prokazovat obsazenost letů společností Air Canada a Air Transat dne 11. 7. 2017. Z SDEU nevyplývá povinnost leteckých dopravců přeměňovat cestující na lety jiných (konkurenčních) leteckých společností. Nemůže-li žalovaná uskutečnit plánovaný let, může cestující přeměňovat na lety jiných společností pouze, má-li s danou leteckou společností uzavřenu určitou formu spolupráce a jsou k dispozici volná místa. Dále namítala, že žalobce nemohla přeměňovat na svůj dřívější let AF344, neboť tento let byl dne 11. 7. 2017 rezervován nad kapacitu letadla. Dále zopakovala svou argumentaci k článku 15 preambule Nařízení. SDEU ve své dosavadní judikatuře mimořádné okolnosti nijak nerozlišuje. Zpoždění je v případě navazujících letů pro účely náhrady dle článku 7 Nařízení posuzováno ve vztahu k plánovanému času příletu do cílového místa určení, tedy do místa určení posledního letu. Soud I. stupně tak nesprávně rozkouskovoval cestu na jednotlivé lety. Správně měl o zpoždění na příletu do Montrealu uvažovat ve vztahu k existenci mimořádných okolností. Dle judikatury SDEU lze jako mimořádnou okolnost kvalifikovat takovou událost, která není z důvodu své povahy nebo původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a která se vymyká jeho účinné kontrole. Tyto podmínky nastaly.
11. Odvolací soud přezkoumal k odvolání žalované rozsudek soudu I. stupně a řízení, které předcházelo jeho vydání podle § 212 a § 212a o.s.ř. a dospěl k závěru, že odvolání **není opodstatněné**.
12. Odvolací soud konstatuje, že napadenému rozhodnutí předcházely korektně provedený proces dokazování v souladu s § 132 o.s.ř., tedy vycházel ze skutkového stavu i právního hodnocení učiněného soudem I. stupně. Odvolací soud neshledal potřebu dalšího dokazování a odkazuje pro stručnost na vyčerpávající písemné odůvodnění napadeného rozsudku.
13. Odvolací soud tak pouze poznamenává, že soud I. stupně správně vycházel z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 2004, když posuzoval nárok žalobce na náhradu škody za zpoždění letu ve smyslu článku 5 odst. 1 a článku 7 odst. 1 Nařízení a obranu žalované týkající se liberačních důvodů dle článku 5 odst. 3 Nařízení ve spojení s články 14 a 15 preambule Nařízení. Současně odkázal na přílehlavou judikaturu Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“).
14. Odvolací soud vyšel ze skutkového stavu dostatečně zjištěného soudem I. stupně, z něhož vyplývá, že žalobce měl platnou rezervaci na let provozovaný žalovanou na den 10. 7. 2017 z Prahy přes Paříž (AF 1083) do Montrealu (AF 348). Do cílové destinace se dostal náhradním letem zajištěným žalovanou AF 342 se zpožděním větším než 21 hodin. Podmínky pro přiznání žalovaného nároku s ohledem na délku letu 6 219 Km a délku zpoždění ve smyslu článku 5 odst. 1 písm. c) a 7 odst. 1 písm. c) Nařízení byly splněny.
15. K tvrzením žalované, že byly naplněny podmínky ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení tedy, že není povinen platit náhradu dle článku 7 Nařízení, se soud I. stupně správně zabýval tím, zda zpoždění bylo dáno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření. Správně vycházel z článku 14 preambule Nařízení, v němž jsou povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu uvedeny jako jeden z důvodů považovaný za mimořádnou okolnost, a z článku 15 preambule Nařízení, v němž se stanoví, že 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. Vzhledem k tomu, že rozhodnutí řízení letového provozu v Paříži nevyvolalo zpoždění do dalšího dne ani zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, zabýval se soud I. stupně správně tím, zda tvrzeným dopadem bylo „*velké zpoždění*.“ Jak žalobce správně poznamenal, dopad rozhodnutí dle citovaného článku se vztahuje nikoli k letu, ale jednotlivému letadlu. V daném případě se jednalo o letadlo, které mělo absolvovat dne 10. 7. 2017 ve 12:45 hod. let AF 1082 do Prahy. Odlet se však uskutečnil až v 14:07 hod. a do Prahy přiletěl s 80 minutovým zpožděním v 15:40 hod. Rozhodnutí řízení letového provozu s ohledem na meteorologickou situaci a regulaci vzdušného provozu, lze podřadit pod mimořádné okolnosti, jimž nebylo možno ze strany leteckého dopravce nijak zabránit. Odvolací soud však považuje za správný závěr soudu I. stupně, že musí nastat další kumulativní podmínka spočívající v časovém hledisku tedy, že dopad rozhodnutí řízení letového provozu na zpoždění konkrétního letadla je delší než dvě hodiny. V daném případě rozhodnutí ovlivnilo odlet letadla AF 1082 pouze o 82 minut, tedy 1 hodinu a 22 minut.

16. Ani odvolací soud neshledal důvod pro předložení předběžné otázky SDEU, zda pro závěr o mimořádné okolnosti způsobené rozhodnutím řízení letového provozu je třeba posuzovat i časové hledisko. Ústavní soud se v usnesení ze dne 17. 4. zn. I. ÚS 3244/17 zabýval okolnostmi poležení předběžné otázky SDEU. Stanovil, že „*Podle čl. 267 Konsolidovaného znění Smlouvy o fungování Evropské unie je soud členského státu, jehož rozhodnutí nelze napadnout opravnými prostředky, povinen obrátit se na Soudní dvůr Evropské unie, jestliže během řízení vyvstane otázka platnosti a výkladu aktů přijatých orgány, institucemi nebo jinými subjekty Evropské unie. Soudní dvůr 2018, sp. Evropské unie však současně konstatoval (viz rozsudek ze dne 6. 10. 1982 ve věci C-283/81 Srl CILFIT a Lanificio di Gavardo SpA proti Ministero della sanità), že tato povinnost neplatí v případech, ve kterých 1) otázka práva Evropské unie není významná pro řešení daného případu, 2) existuje ustálená judikatura Soudního dvora Evropské unie k dané otázce nebo rozsudek Evropského soudního dvora týkající se v zásadě identické otázky (viz rozsudek ze dne 27. 3. 1963 ve věci C 28/62 Da Costa en Schaake NV a další v. Administratie der Belastingen), nebo 3) výklad a správná aplikace komunitárního práva jsou naprosto zjevné.*“ V daném případě výklad článku 15 preambule Nařízení byl učiněn, jak soud I. stupně správně uvedl, již v rozsudku Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009 ve věci Ch. Sturgeona spol. proti Condor Flugdienst GmbH a S. Böck a spol. proti Air France SA vedeném pod C-402/07 a C-432/07 5. V článku 15 preambule Nařízení je uvedeno „*velké zpoždění*.“ V citovaném rozsudku v bodě 43 je na tento článek odkazováno s tím, že namísto pouhého stanovení „*velké zpoždění*“ je jako synonymum uvedeno „*velké [významné] zpoždění*.“ Na uvedené pak navazuje bod 62 citovaného rozsudku, který již ohledně článku 15 preambule Nařízení pojí nárok na náhradu škody ve vztahu k pojmu „*významné zpoždění*“. Výslovně pak stanoví, že „*Je přitom třeba uvést, že tento pojem odpovídá zpoždění, s nímž zákonodárce spojuje určité právní následky. Jelikož článek 6 uvedeného nařízení připouští takové právní následky již v případě některých zpoždění letů o dvě nebo více hodin, vztahuje se patnáctý bod odůvodnění nezbytně i na zpoždění o tři nebo více hodin.*“ Ne tedy každé rozhodnutí řízení letového provozu může být za splnění dalších podmínek mimořádnou okolností vylučující nárok na odškodnění, ale pouze takové rozhodnutí, jehož dopad týkající se konkrétního letadla činil minimálně dvě hodiny. V daném případě toto hledisko nebylo splněno. Dalšími okolnostmi se tak již nebylo třeba zabývat, neboť podmínky stanovené v článku 5 odst. 3 Nařízení jsou kumulativní.
17. Uvedený závěr je v souladu i dalšími rozhodnutími SDEU. Např. v rozsudku Soudního dvora ze dne 23. října 2012 ve věci E. Nelson a další proti Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další proti Civil Aviation Authority spojené pod C-581/10 a C-629/10 se v článku 38. stanoví, že „*Aby se tato nerovnost odstranila, je třeba vykládat nařízení (ES) č. 261/2004 v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let byl významně zpožděn, může svědčit právo na stejnou náhradu škody jako cestujícím, jejichž let byl zrušen, tj. na náhradu škody stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení.*“ Pojem „*významné*

zpoždění“ je opět spojen s nárokem na odškodnění, které vzniká mimo jiné za podmínky, že zpoždění činilo minimálně 2 hodiny.

18. Námitce žalované, že je třeba mimořádné okolnosti zpoždění vázat až na cílové (konečné) místo letu, zde Montreal, lze přisvědčit. Soudní dvůr se v rozhodnutí ve věci vedené proti Českým aeroliniím a.s. ze dne 11. července 2019 ve věci C-502/18 CS zabýval otázkou výkladu Nařízení v souvislosti se sporem o náhradu újmy při významném zpoždění v případě letu s mezipřistáním sestávajícího se ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi. SDEU uzavřel, že lety s jedním nebo více navazujícími lety, na něž byla učiněna jediná rezervace, musejí být chápány jako jeden celek. Je tak nadbytečné zabývat se tím, zda v důsledku nezajištění včasějšího letu dne 10.7 nebo 11. 7. 2017 z Paříže do Montrealu jinými leteckými dopravci, a to Air Canada či Air Transat, s předpokládaným příletem do Montrealu nejpozději v 14:36 hod, zapříčinila žalovaná zpoždění delší než tři hodiny. Zajištění náhradního letu je třeba zkoumat pouze k podmínce, zda letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření, aby minimálně zmenšil zpoždění.
19. Namítaný rozsudek Soudního dvora ze dne 12. května 2011 A. Eglitis a spol. proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija ve věci C-294/10 není s ohledem na výše uvedené pro danou věc relevantní. V rozhodnutí se stanoví, že je na leteckém dopravci prokázat, že přijal veškerá opatření, při nichž použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, včetně časové rezervy, aniž by přistoupil k neúnosným obětem. Lze přisvědčit žalované, že zpoždění a doba letu bylo prakticky totožné, že byla vytvořena na pražském letišti časová rezerva 50 minut na odlet do Montrealu a že nelze rozumně předpokládat, že na každém letišti bude mít k dispozici náhradní letadlo s posádkou. Letecký dopravce však musí být schopen uskutečnit celý plánovaný let a být připraven i na různé komplikace. Žalovaná však žádná přijatá opatření netvrdila. Naopak v odvolání uvedla, že na dřívější let z Paříže do Montrealu AF 344, kterým by se žalobce mohl dopravit do cílového místa dříve, přesahoval počet rezervovaných míst kapacitu letadla. Odvolací soud tak poznamenává, že žalovaná musela být srozuměna s tím, že v případě, že se dostaví k odletu všichni cestující, nebude je moci všechny odbavit.
20. Odvolací soud dále musí přisvědčit žalobci, že důkazní břemeno ohledně prokázání toho, že byla přijata veškerá přiměřená opatření, včetně přesměrování cestujícího na nejbližší let, leží na leteckém dopravci. Příléhavým je tak odkaz na rozsudek Soudního dvora ze dne 29. července 2019 R. Lucian a spol. proti SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl, ve věci C-315/15, v němž bylo ve výroku 4) rozhodnuto, že „*Článek 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pro účely tohoto ustanovení má povinnost prokázat, že přesměrování bylo uskutečněno při nejbližší příležitosti, provozující letecký dopravce.*“
21. Na rozsudek citovaný v bodě 19. Odkazovala i žalovaná, když se v něm stanoví, že „*je na tomto soudu, aby odečetl zpoždění způsobené touto mimořádnou okolností od celkové doby zpoždění tohoto letu na příletu.*“ Na závěry soudu I. stupně o důvodném nároku na odškodnění při zpoždění o 21 hodin a 49 min nemůže mít vliv odečet zpoždění o 82 minut způsobený v důsledku opatření řízení letového provozu ohledně letu AF 1082.
22. Odvolací soud tak napadený rozsudek soudu I. stupně jako věcně správný potvrdil dle § 219 o.s.ř., a to včetně výroku o nákladech řízení.
23. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto dle § 224 odst. 1 o.s.ř. ve spojení s § 142 odst. 1 o.s.ř. Žalobci, který měl úspěch i v odvolacím řízení, byly přiznány náklady za dva úkony právní služby, a to za vyjádření k odvolání ze dne 16. 9. 2019 a účast u jednání dne 30. 10. 2019. S ohledem na výši pohledávky a kurs EURa vůči Kč nepřesahuje tarifní hodnota částku 16 000 Kč, tedy v obou případech činí odměna 1 740 Kč dle § 8 odst. 1 ve spojení s § 7 bod 5 AT. Náklady odvolacího řízení se sestávají ze dvou odměn ve výši 1 740 Kč, dvou režijních paušálů po 300

Kč dle § 13 odst. 1, 4 AT a 21% DPH ve výši 856,80 Kč, tj. 4 936,80 Kč. Lhůta k plnění byla stanovena dle § 160 odst. 1 věta před středníkem o.s.ř. a platební místo dle § 149 odst. o.s.ř.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí **je přípustné dovolání** za podmínek uvedených v § 237 o.s.ř. ve lhůtě dvou měsíců od doručení jeho písemného vyhotovení k Nejvyššímu soudu České republiky v Brně prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 6. Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud (§ 239 o.s.ř.).

Praha 30. října 2019

**JUDr. Eva Ištvánková v. r.**  
předsedkyně senátu