



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivany Kotrčové a soudkyň JUDr. Miluše Farské a Mgr. Daniely Večerkové ve věci

žalobců: **a) Ing. M. Š.**, narozený dne xxx
bytem xxx, xxx
 b) Ing. T. H., narozený dne xxx
bytem xxx, xxx
oba zastoupení advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

proti
žalované: **SOCIETE AIR FRANCE**, registrační číslo B 420495178
sídlem 45 Rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex 93290, Tremblay en France,
Francouzská republika
podnikající na území České republiky prostřednictvím odštěpného závodu
SOCIETE AIR FRANCE – obchodní zastoupení, IČO 16191382
sídlem Karla Engliše 3219/4, 150 00 Praha 5
zastoupená advokátem Mgr. Aloisem Šatavou
sídlem Truhlářská 1104/13, 110 00 Praha 1

o zaplacení částky 800 EUR s příslušenstvím

k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 8. září 2020, č.j. 27 C 78/2017-119, ve znění opravného usnesení téhož soudu ze dne 27. října 2020, č.j. 27 C 78/2017-126

takto:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.

- II. Žalobci jsou povinni zaplatit žalované na nákladech odvolacího řízení 5 420,80 Kč, do tří dnů od právní moci rozsudku, k rukám Mgr. Aloise Šatavy, advokáta.

Odůvodnění:

1. Žalobci se domáhali na žalované zaplacení shora uvedené částky jako náhrady za zpoždění letu dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004. Tvrdili, že se dne 7.1.2017 účastnili letu č. xxx z Prahy do Paříže, provozovaného žalovanou, který byl opožděn o 32 minut, v důsledku toho nestihli žalovanou provozovaný navazující let č. xxx z Paříže do Tel Avivu, byl jim nabídnut náhradní let č. xxx, do místa určení dorazili se zpožděním více jak 11 hodin. V doplnění žaloby upřesnili, že plánovaný čas odletu z Prahy byl ve 20:30 hodin, odlet se uskutečnil ve 21:26 hodin, do Paříže dorazili o 35 minut později oproti plánovanému příletu, nestihli navazující let do Tel Avivu s plánovaným časem odletu ve 23:15 hodin, do Tel Avivu dorazili náhradním letem, dne 8.1.2017 v 16:39 hodin, původně tam měli doletět 8.1.2017 ve 4:45 hodin.
2. Žalovaná namítala existenci mimořádné okolnosti, kterou nemohla nijak ovlivnit, spočívající v tom, že ke zpoždění předmětného letu (z Prahy do Paříže) došlo následkem nepříznivých povětrnostních podmínek, Řízením letového provozu v Praze bylo nařízeno odmrazení letadla. Po příletu do Paříže neměli cestující dostatečný čas na přestup, žalobcům byla poskytnuta veškerá asistence a náhradní spojení na prvním ranním letu následující den.
3. Rozsudkem ze dne 9. května 2019 č.j. 27 C 78/2017-48 soud I. stupně žalobu zamítl, rozhodl o nákladech řízení. K odvolání žalobců Městský soud v Praze usnesením ze dne 12. listopadu 2019, č.j. 17 Co 300/2019-68 rozsudek soudu I. stupně zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení, z důvodu nepřezkoumatelnosti, neboť soud I. stupně rezignoval na zjištění skutkového stavu v rozsahu nutném pro náležité právní posouzení žalobou uplatněného nároku, jeho závěry neměly oporu v provedeném dokazování a rozhodnutí nebylo odůvodněno v souladu s ust. § 157 o.s.ř. Soudu I. stupně bylo uloženo, aby věc znovu projednal, aby zaměřil pozornost na spornou otázku, zda jsou dány mimořádné okolnosti, které žalovanou jako leteckého dopravce zprošťují povinnosti poskytnout žalobcům odškodnění za zpoždění letu, aby vyzval žalovanou, aby tvrdila a prokazovala existenci mimořádných okolností, jejich souvislost se zpožděním letu, jakož i skutečnost, že zpoždění letu nebylo možno zabránit, ačkoliv byla přijata všechna přiměřená opatření.
4. Shora uvedeným rozsudkem soud I. stupně zamítl žalobu, jíž se každý z žalobců domáhal na žalované zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím (výrok I.), žalobcům uložil povinnost zaplatit žalované náklady řízení ve výši 15 844,40 Kč, do tří dnů od právní moci rozsudku, k rukám jejího právního zástupce (výrok II.).
5. Vyšel z nesporných tvrzení účastníků ohledně letů, časů příletů a odletů a doby zpoždění. Po provedeném dokazování vyšel ze zjištění, že let č. xxx byl zpožděn na odletu o 32 minut, z důvodu, že Řízení letového provozu v Praze rozhodlo o povinném odmrazení letadla. Z Manuálu k pozemnímu odmrazování letadel zjistil, že odmrazování je procesem, při němž jsou z povrchu letadla odstraňovány nakumulované částčky ledu, námrazy, sněhu nebo rozbředlého sněhu, jedná se o preventivní opatření chránící po určitou dobu letadlo před formováním ledu a námrazy, neprovedení odmrazení znamená významné bezpečnostní riziko. Dále vyšel ze zjištění, že dne 7.1.2017 dosahovaly teploty na letišti Praha až minus 16°C, v nárazech větru minus 24 °C, přičemž dlouhodobý teplotní průměr vzduchu v letech 1981 až 2010 pro měsíc leden činí minus 1,2 °C, v roce 2020 1,2 °C. Odmrazení letadla zajišťuje poskytovatel pozemního odbavení.
6. Zjištěný skutkový stav posoudil po právní stránce podle Nařízení evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu (dále také Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.

jen (Nařízení), dle čl. 14 a 15 preambule, dle Sdělení Komise – Pokyny pro výklad Nařízení. Dospěl k závěru, že o odmrazení letadla rozhoduje Řízení letového provozu, žalovaná nemá možnost, že by k odmrazení nepřistoupila, není v silách žalované počasí a rozhodnutí Řízení letového provozu nějak zabránit. Námraza na křídlech letadla není technickou závadou, jde o atmosférický jev, který se vyskytuje nahodile. Žalovaná nemohla, ani při dostatku zkušeností a v souvislosti s přípravou letadla a plánováním letu reálně učinit nic, aby nahodilému jevu zabránila. Uzavřel, že rozhodnutí Řízení letového provozu o povinném odmrazení letadla bylo mimořádnou událostí, která žalovanou zbavuje povinnosti k platbě náhrady dle Nařízení.

7. O náhradě nákladů řízení mezi účastníky navzájem rozhodl podle ust. § 142 odst. 1 o.s.ř., jejich náhradu přiznal úspěšné žalované a jejich rozsah a výši specifikoval dle vyhlášky č. 177/1996 Sb.
8. Rozsudek napadli žalobci včasným odvoláním. Namítali, že soud I. stupně nesprávně vyložil pojem mimořádná událost dle Nařízení, že musí být prokázána samotná existence mimořádné okolnosti, také skutečnost, že mimořádné okolnosti a následnému zpoždění letu nebylo možno zabránit i kdyby byla přijata všechna potřebná opatření. Tvrdili, že nebyla vzata v potaz jejich argumentace, že žalovaná nepřijala přiměřená opatření, že situaci, kdy muselo dojít k odmrazení letadla, bylo možno předejít. Rovněž tvrdili, že v den letu č. xxx nedošlo k žádné neočekávané změně počasí, že žalovaná mohla nutnost odmrazení letadla předvídat, adekvátně zareagovat a provést včas přípravu k provedení letu, že překážkou k včasnému započetí odmrazení letadla nemůže být, že v den letu teplota neodpovídala dlouhodobému průměru. S odkazem na nález Ústavního soudu ze dne 31.7.2017 sp. zn. III. ÚS 1167/17 namítali nepřezkoumatelnost rozsudku, z důvodu, že se soud nevypořádal s relevantním rozhodnutím Soudního dvora ze dne 14.11.2014 ve věci C-394/14, na které odkazovali. Soudu I. stupně rovněž vytykali, že se nevypořádal s jejich argumentací, že trvání okolnosti nedosahovalo dostatečné intenzity k tomu, aby mohla být považována za mimořádnou, dovolávali se rozhodnutí Soudního dvora ve spojených věcech C-402 a C-432/07 a rozhodnutí Městského soudu v Praze sp. zn. 19 Co 294/2020, v němž byl vysloven závěr, že v případě zpoždění letu způsobeného rozhodnutím řízení letového provozu o délce do dvou hodin se nejedná o mimořádnou okolnost, jejíž existence by byla způsobitelná zprostit provozujícího leteckého dopravce odpovědnosti za zpoždění letu. Tvrdili, že zpoždění letu xxx v důsledku rozhodnutí Řízení letového provozu o 35 minut nepředstavuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Vyslovili, že jsou si vědomi, že odmrazení letadla bylo nezbytné, že chtěli cestovat bezpečně, avšak podstata věci spočívá v tom, že námrazu nelze v zimním období považovat za mimořádnou okolnost, ale o standardní jev, který je leteckým dopravcům znám a právě s ohledem na výskyt námrazy v zimním období musí plánovat lety. Navrhli, aby rozsudek soudu I. stupně byl zrušen a věc mu byla vrácena k dalšímu řízení.
9. Žalovaná naopak trvala na potvrzení napadeného rozsudku pro jeho věcnou správnost. Měla za to, že se soud I. stupně s argumentací žalobců dostatečně vypořádal, pokud jde o námrazu, nutnost odmrazení letadla a její nemožnost přijmout opatření k zabránění zpoždění letu. Zdůraznila, že námraza nevzniká jen v zimním období, že potřeba odmrazení závisí na aktuálním počasí a na dalších vnějších faktorech, které nemůže ovlivnit a s ohledem na jejich proměnlivost ani nemůže potřebu odmrazení dopředu předvídat, že nemůže k odmrazení přistoupit preventivně dopředu, odmrazení neprovádí sama, ale je zajišťováno externí společnostmi, pořadí odmrazení letadel určuje svým rozhodnutím Řízení letového provozu, odmrazení se provádí těsně před vzletem letadla. Namítala, že žalobci označené rozhodnutí SDEU ve věci S. C-394/14 nepředstavuje relevantní judikaturu, neboť je založeno na rozdílných skutkových okolnostech, týká se technické závady, námraza není tehnickou závadou. K odkazu žalobců na rozhodnutí SDEU ve věci S. C-402/07, C-432/07 uvedla, že předmětem projednávané věci je mimořádná okolnost způsobená v důsledku počasí, nikoliv rozhodnutím Řízení letového provozu, že podmínky, které musí událost splňovat, aby mohla být kvalifikována jako mimořádná, jsou definovány v čl. 5 odst. 3 Nařízení, ani Nařízení,

ani judikatura SDEU nestanoví, že událost musí po určitou stanovenou dobu trvat, aby mohla být považována za mimořádnou okolnost, časové hledisko má význam jen pro založení nároku na kompenzaci, neboť ten náleží jen těm cestujícím, jejichž zpoždění dosáhlo 3 a více hodin.

10. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání napadený rozsudek včetně řízení, které mu předcházelo dle ust. § 212 a § 212a odst. 1, 5 o.s.ř. a dospěl k závěru, že odvolání není důvodné.
11. Soud I. stupně ve věci provedl dostatečné dokazování, správně zjistil skutkový stav, věc správně posoudil po právní stránce.
12. Není sporu o tom, že se žalobci účastnili dne 7.1.2017 letu operovaného žalovanou na trase Praha-Paříž a měli se účastnit navazujícího letu, rovněž provozovaného žalovanou, na trase Paříž- Tel Aviv, že plánovaný čas odletu z Prahy byl 20:30 hodin, skutečný čas odletu 21:26, plánovaný čas příletu do Paříže byl v 22:15 hodin a skutečný čas příletu byl 22:50 hodin, žalobci nestihli navazující let, jehož odlet byl plánován na 23:15 hodin, do cílové destinace byli dopraveni se zpožděním delším téměř 12 hodin (11:54 hodin), náhradním letem zajištěným žalovanou, čemuž by odpovídalo odškodnění částkou 400 EUR, dle čl. 6 a čl. 7 Nařízení. Soud I. stupně správně dovodil, že žalovaná prokázala existenci mimořádné okolnosti, dle bodu 14, 15 preambule Nařízení, že povinnost žalované jako provozujícího leteckého dopravce k náhradě škody žalobcům je vyloučena.
13. Ze zjištěného skutkového stavu je nepochybné, že plánovaný let z Prahy do Paříže se opozdil na odletu o 56 minut, na příletu do Paříže o 35 minut, důvodem pozdního odletu z Prahy a tudíž i opožděného příletu do Paříže byly špatné povětrnostní podmínky (námraza), na které reagovalo Řízení letového provozu uložením povinnosti odmrazit letadlo před odletem. Žalovaná se musí podrobit rozhodnutí Řízení letového provozu o odmrazení letadla, musí respektovat přidělený čas odmrazení a tím i čas odletu, jemuž odmrazení bezprostředně předchází a který je zcela v kompetenci Řízení letového provozu, pro žalobce zajistila náhradní let, prvním raním letem následující den. Z uvedeného tedy nutno dovodit, že zpoždění letu žalobců bylo způsobeno mimořádnou okolností, které žalovaná nemohla zabránit, ani při přijetí všech přiměřených opatření.
14. Dle čl. 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
15. Dle rozhodnutí Soudního dvora ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 Ch. S. a další v. Condor Flugdienst GmbH pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, tedy se mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tří nebo více hodin po čase příletu původně plánovaným 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.
16. Dle rozhodnutí Soudního dvora ve spojených věcech C- 58110 a C-629I10 E. N. a další proti Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc a další proti Civil Aviation Authority cestující, jejichž let byl zpožděn, mají na základě tohoto nařízení právo na náhradu škody, jestliže v důsledku takového letu utrpí časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin, tzn. jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem. Při takovém zpoždění však cestujícím právo na náhradu škody nevzniká, může-li letecký dopravce

Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.

prokázat, že významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.

17. Podle rozhodnutí Soudního dvora ve věci C-294/10 A. E. a E. R. proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija letecký dopravce je povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby čelil mimořádným okolnostem, ve fázi plánování letu musí přiměřeným způsobem přihlédnout k riziku zpoždění spojenému s případným výskytem takovýchto okolností. V důsledku toho musí počítat s určitou časovou rezervou, která mu dle možností dovolí uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Naproti tomu nelze uvedené ustanovení (čl. 5 odst. 3) vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, kdy nastanou mimořádné okolnosti. Při posuzování schopnosti leteckého dopravce zajistit uskutečnění celého letu v nových podmínkách vyplývajících z výskytu těchto okolností je třeba dbát na to, aby rozsah požadované časové rezervy nevedl k tomu, že by letecký dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době. Čl. 6 nařízení se v rámci takového posouzení nepoužije.
18. Podle rozhodnutí Soudního dvora ve věci C-394/14 S. S. a další proti Condor Flugdienst GmbH taková událost, jako je ve věci v původním řízení náraz mobilních nástupních schůdků náležejících letišti do letadla, nemůže být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce své povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu provedeného tímto letadlem.
19. Z uvedených rozhodnutí je třeba dovodit, že na cestující zpožděných letů je nutno nahlížet, pro účely uplatnění nároku na náhradu škody dle Nařízení, stejně jako na cestující zrušených letů, rozhodující je časová ztráta v cílovém místě určení, a to i v případě navazujících letů – letů s mezipřistáním, jsou-li tvrzeny mimořádné okolnosti, je nutno se s ohledem na konkrétní skutečnosti toho kterého případu zabývat tím, zda ta která okolnost byla skutečně mimořádnou, způsobující ztrátu povinnosti dopravce k náhradě škody, a která nikoliv. Letecký dopravce je v případě letu s mezipřistáním povinen počítat s přiměřenou časovou rezervou, nikoli však takovou, která by pro něj byla neúnosná z hlediska jeho podnikání, letecký dopravce je povinen poté, co mimořádná okolnost pomine, přijmout taková přiměřená opatření, aby minimalizoval ztrátu času cestujících.
20. V dané věci došlo ke zpoždění odletu z Prahy v délce 56 minut, z důvodu mimořádné události - povětrnostních podmínek a na ně navazujících pokynů Řízení letového provozu, přilet do Paříže byl opožděn o 35 minut, žalobci v důsledku toho zmeškali navazující let do Tel Avivu, v přímé příčinné souvislosti s mimořádnou událostí. Žalobci se do cílové destinace dostali se zpožděním, kterému žalovaná nemohla nijak zabránit, nemohla přijmout žádné opatření, které by tuto mimořádnou okolnost eliminovalo. Žalovaná mohla učinit jediné, po odpadnutí mimořádné okolnosti se mohla snažit, aby žalovaní, i přes zmeškání navazujícího letu, dospěli do cílové destinace s co nejmenším časovým zpožděním, a to také učinila, zajištěním náhradního letu.
21. Odvolací soud souhlasí se závěrem soudu I. stupně, o prokázání mimořádné okolnosti, vedoucí k tomu, že žalovaná není povinna nahradit žalobcům požadovanou částku z titulu náhrady škody podle Nařízení.
22. Odvolací argumentace žalobců spočívající v tom, že se soud I. stupně nezabýval relevantním rozhodnutím Soudního dvora C-394/14 je zcela nedůvodná, neboť toto rozhodnutí se týká naprosto jiných skutkových okolností, řeší otázku nárazu mobilních schůdků do letadla, nikoli

Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.

otázku povětrnostních podmínek, soud I. stupně se k této otázce vyslovil tím, že v souzené věci jde o námrazu, jako atmosférický jev, nikoli o technickou závadu.

23. Námitka spočívající v odkazu na rozhodnutí Městského soudu v Praze sp. zn. 19 Co 294/2020, v němž bylo vysloveno stanovisko, že ne 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, nebyla rovněž shledána důvodnou.
24. Odvolací soud nesouhlasí s tím, že by bylo možné definovat mimořádnou okolnost, případně významné zpoždění na odletu, pouze za pomoci časového hlediska, zjednodušeně řečeno tak, že je-li zpoždění na odletu způsobené pokyny Řízení letového provozu kratší než dvě hodiny, o mimořádnou okolnost se nejedná, pokud toto zpoždění je delší než dvě hodiny, jedná se o mimořádnou událost. Naopak má za to, že závěr o mimořádné okolnosti a významném zpoždění je třeba činit s ohledem na konkrétní okolnosti té které věci, neboť i zpoždění na odletu kratší než dvě hodiny, může způsobit zmeškání navazujícího letu a tím i zpoždění na přiletu do cílové destinace delší než tři hodiny. Nařízení sice jednoznačně směřuje k ochraně cestujících, nelze je však vykládat tak, že provozující letecký dopravce je povinován k náhradě škody za všech okolností. Situace, kdy je provozující letecký dopravce nucen zpozdit nebo zrušit let z důvodu špatných povětrnostních podmínek, přičemž toto zpoždění na odletu je jedinou příčinou následného zpoždění letu s mezipřistáním na přiletu do cílové destinace, vyplývá z mimořádných okolností.
25. Žalobci konkrétně neosvětlili, jak by žalovaná měla předejít námraze na letadle, jak měla předvídat nutnost odmrazení letadla a jak měla odmrazení provést preventivně, když rozhodnutí o odmrazení letadla, včetně určení času, kdy se k němu má letadlo přistavit je plně v kompetenci Řízení letového provozu, žalovaná je nemůže nijak ovlivnit. Čl. 5 odst. 3 Nařízení nelze vykládat tak, že by žalovaná měla na všech letech v zimním období předvídat povinnost odmrazení letadla a tomu přizpůsobit časové rezervy s ohledem na navazující lety, taková povinnost by pro každého leteckého dopravce znamenala významné omezení jeho činnosti.
26. Žalobci namítali nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku, odvolací soud však dovodil, že rozhodnutí lze přezkoumat. Dle názoru vysloveného v rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 25.6.2013 sp. zn. 29 Cdo 2543/2011 platí: „I když rozhodnutí soudu prvního stupně nevyhovuje všem požadavkům na jeho odůvodnění, není zpravidla nepřezkoumatelné, jestliže případné nedostatky odůvodnění nebyly – podle obsahu odvolání – na újmu uplatnění práv odvolatele“.
27. S ohledem na shora uvedené důvody byl rozsudek soudu I. stupně jako věcně správný potvrzen podle ust. § 219 o.s.ř., včetně správného výroku o nákladech řízení.
28. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto podle ust. § 224 odst. 1 o.s.ř. ve spojení s ust. § 142 odst. 1 o.s.ř., jejich náhrada byla přiznána i v této fázi řízení úspěšné žalované. Náklady žalované tvoří odměna advokáta podle ust. § 7 bod 5 vyhlášky č. 177/1996 Sb. (dále také jen vyhláška), z tarifní hodnoty 20 940 Kč resp. 20 764 Kč (§ 8 odst. 1 vyhlášky), za dva úkony právní služby, za vyjádření k odvolání a účast u odvolacího jednání (§ 11 odst. 1 písm. g), k) vyhlášky) po 1 940 Kč, dva režijní paušály po 300 Kč podle § 13 odst. 4 vyhlášky a náhrada daně z přidané hodnoty dle ust. § 137 odst. 1, 3 o.s.ř. ve výši 940,80 Kč, celkově 5 420,80 Kč.

Poučení:

Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.

Proti tomuto rozsudku lze podat dovolání k Nejvyššímu soudu ČR prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 6, ve lhůtě dvou měsíců od jeho doručení, jen za podmínek stanovených v § 237 o.s.ř.

Praha 25. února 2021

JUDr. Ivana Kotrčová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Helena Rezková.