



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Naděždy Javůrkové a soudců JUDr. Lucie Bičákové a Mgr. Štěpána Hnaníčka ve věci

žalobců: a) **J. M.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
b) **E. M.**, narozená xxx
bytem xxx, xxx
oba zastoupení advokátem JUDr. Robertem Jehne
sídlem Washingtonova 1567/25, 110 00 Praha 1

proti
žalované: **Smartwings, a.s.**, IČO 25663135
sídlem K Letišti 1068/30, 160 08 Praha 6

o zaplacení částky 800 euro s příslušenstvím,

k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 29. září 2020, č. j. 14 C 157/2020-15,

takto:

- I. Rozsudek soudu I. stupně se ve výroku I. mění tak, že žalovaná je povinna do tří dnů od právní moci rozsudku zaplatit žalobci a) částku 400 EUR s úrokem z prodlení ve výši 10 % ročně z této částky od 23. 11. 2019 do zaplacení.
- II. Rozsudek soudu I. stupně se ve výroku II. mění tak, že žalovaná je povinna do tří dnů od právní moci rozsudku zaplatit žalobkyni b) částku 400 EUR s úrokem z prodlení ve výši 10 % ročně z této částky od 23. 11. 2019 do zaplacení.
- III. Žalovaná je povinna zaplatit žalobcům náhradu nákladů řízení za řízení před soudy obou stupňů ve výši **21 811,20 Kč** do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám JUDr. Roberta Jehne, advokáta.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem soud I. stupně zamítl žalobu, kterou se každý z žalobců domáhal po žalované zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím (výrok I. a II.) a každému z žalobců uložil povinnost zaplatit žalované náhradu nákladů řízení ve výši 300 Kč (výrok III. a IV.).
2. Takto rozhodl o žalobě, kterou se každý z žalobců domáhal na žalované zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím s odůvodněním, že se žalobci dne 3. 9. 2018 zúčastnili letu xxx z Kosu do Prahy, který byl operován žalovanou (dále též „předmětný let“). Přílet byl původně plánován dne 4. 9. 2018 v 00:50 hodin místního času, ve skutečnosti však letadlo přiletělo 4. 9. 2018 v 03:52 hodin místního času a předpokládaný přílet byl tedy opožděn o více jak tři hodiny a žalobci (každý z nich) z tohoto důvodu požadovali odškodnění ve výši 400 EUR podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 (dále jen „Nařízení“).
3. Žalovaná s žalobou nesouhlasila, neboť zpoždění na přiletu letu xxx (xxx) podle žalované nepřesáhlo délku tří hodin, ale let dosáhl na přiletu zpoždění v délce 2:59 hodin k okamžiku, kdy došlo k otevření dveří letounu v čase 01:49 hodin UTC (03:49 hodin místního času), a cestující mohli začít z letadla vystupovat.
4. Soud I. stupně vyšel ze zjištění, že žalobci měli rezervaci na let xxx z Kosu do Prahy na den 3. 9. 2018 s plánovaným časem příletu dne 4. 9. 2018 v 00:50 hodin místního času. Dle fotografie tabule „Informace o přiletech“ byl čas příletu letu xxx do Prahy v 03:52 hodin. Dle záznamu o letu Travel Service xxx xxx xxx let z Kosu do Prahy č. xxx přistál v Praze v 01:46 hodin (UTC), tedy v 03:46 hodin místního času, a dveře od letadla byly otevřeny v 01:49 hodin (UTC), tedy 3:49 hodin místního času. Záznam o letu provedl kapitán letadla, který záznam rovněž podepsal.
5. K právnímu posouzení soud I. stupně uvedl, že žalobci se domáhali náhrady podle čl. 7 Nařízení s tím, že každému z nich vznikl nárok na odškodnění 400 EUR, neboť přílet letu xxx byl při přistání v Praze dne 4. 9. 2018 opožděn o více než tři hodiny, když skutečný čas příletu na letiště v Praze byl v 03:52 hodin místního času a plánovaný čas příletu 00:50 hodin místního času. V řízení však bylo prokázáno záznamem pilota z uvedeného letu, že letadlo zastavilo na své finální pozici na letišti v cílovém místě v 01:46 UTC (3:46 hodin místního času) a k otevření dveří letadla došlo v 01:49 UTC, tedy 03:49 hodin místního času. Zpoždění letadla na přiletu tedy nedosáhlo tří hodin a žalobcům nárok na odškodnění nevznikl. Uvedený záznam pilota (journey log) považoval soud I. stupně za věrohodný, přičemž za rozhodující okamžik pro posouzení příletu letadla vzal okamžik otevření dveří letounu. Na fotografii přiletové tabule předložené žalobci není tento okamžik zachycen, a pokud se podle informace na tabuli čas příletu letadla od času zaznamenaného pilotem liší o šest minut (resp. o 3 minuty poměřováno mezi údajem o času otevření dveří dle logu a údajem o příletu dle přiletové tabule), údaj na přiletové tabuli hodnotil jako méně věrohodný, který tedy nezpochybňuje věrohodnost záznamu kapitána posádky letadla, přičemž na tomto hodnocení by ničeho nezměnil ani žalobci požadovaný a soudem nepřipustěný důkazní návrh zprávou od letiště Praha. Žalobu proto zamítl a o nákladech řízení rozhodl podle § 142 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen „o. s. ř.“)
6. Proti tomuto rozsudku podali žalobci včasné a přípustné odvolání. Namítli, že soud I. stupně věc nesprávně právně posoudil (§ 205 odst. 2 písm. g/ o. s. ř.), když nepřihlédl k odvolateli tvrzeným skutečnostem nebo jím označeným důkazům (§ 205 odst. 2 písm. b/ o. s. ř.) a neúplně zjistil skutkový stav (§ 205 odst. 2 písm. d/ o. s. ř.) a dospěl tak k nesprávným skutkovým zjištěním (§ 205 odst. 2 písm. e/ o. s. ř.). Zrekapitulovali podstatu sporu tedy, že dne 3. 9. 2018 absolvovali let žalovaného č. xxx z Kosu do Prahy. Tento let byl na svém přiletu opožděn. Dle žalované činilo zpoždění letu žalobců 2 hodiny a 59 minut oproti původně plánovanému času příletu, dle žalobců byl let opožděn o 3 nebo více hodin oproti původně plánovanému času. Pokud by byl let opožděn o 3 nebo více hodin, pak by žalobci měli nárok na náhradu škody ve výši 400 EUR/osobu, zpoždění ve výši 2 hodiny a 59 minut pak nárok na náhradu škody dle ustálené judikatury žádný nezakládá. Žalobci měli původně do místa určení přiletět dne 4. 9. 2018 v čase 0.50 hodin, žalovaná

předložila soudu interní dokument, na kterém byl uveden tzv. „block time“ 1.49 hodin UTC, tedy 3.49 hodin místního času. Žalobci oproti tomu k žalobě předložili výpis příletové tabule z letiště Václava Havla v Praze, na které je uveden čas příletu 03.52 hodin. Žalobci pak při soudním jednání navrhli jako důkaz dotaz soudu na Letiště Václava Havla v Praze ohledně skutečného času příletu letu žalobců. Soudem I. stupně byl tento klíčový důkaz odmítnut pro nadbytečnost s odůvodněním, že by oficiální čas evidovaný letištěm Václava Havla v Praze nemohl nic změnit na věrohodnosti dokumentu předloženého žalovanou. Žalobci výše uvedený názor soudu I. stupně považují za nepřijatelný. Kdo jiný by měl v případě, že se rozchází čas evidovaný samotnou žalovanou a čas příletu uvedený na letištní tabuli, daný rozpor osvětlit, než právě Letiště Václava Havla v Praze, které eviduje jak čas dosednutí letounu na letištní plochu, tak čas příjezdu ke stojánce (nebo čas otevření dveří letounu). Dle názoru žalobců je právě oficiální čas příletu evidovaný letištěm časem klíčovým k určení délky zpoždění a zcela důrazně odmítají právní názor soudu I. stupně, že pokud by letiště uvedlo, že je čas zpoždění větší než 3 hodiny, že by toto oficiální stanovisko letiště nemohlo zpochybnit věrohodnost interního dokumentu leteckého dopravce. Soud I. stupně z uvedených důvodů tedy neúplně zjistil skutkový stav, když neprovedl důkazy navržené žalobci, vše za situace, kdy žalovaná svou první obranu vznesla až přímo na soudním jednání. O to více by měl soud I. stupně postupovat tak, aby bylo zajištěno spravedlivé rozhodnutí ve věci, a poskytnout žalobcům lhůtu k prokázání délky zpoždění. Soud I. stupně se dále nevypořádal s námitkou žalobců s odkazem na rozhodnutí SDEU C-452/13, že čas příletu používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě, označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit. Právní zástupce žalobců v průběhu soudního jednání nahlédl do klíčového dokumentu předloženého žalovanou, přičemž v tomto je jako čas 1.49 hodin UTC uveden tzv. „block time“. Čas „block time“ však není časem, kdy jsou otevřeny dveře letounu a kdy jsou cestující oprávněni opustit letadlo, ale čas, kdy jsou brzdy letounu zařazeny do parkovací polohy. To je zřejmé např. z dokumentu Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu Eurocontrol - str. 88 přiloženého dokumentu. I přes tuto námitku však soud I. stupně v rámci skutkových zjištění konstatoval, dveře letadla byly otevřeny v 01.49 hodin UTC. To však ze spisu v žádném případě nevyplyvá. Žalobci uvedli, že čas zařazení parkovacích brzd a čas otevření dveří letounu se může lišit a často liší i o více než 10 minut (nutnost přistavení tunelu určeného k výstupu cestujících či přistavení jezdících schůdků apod.). Dle názoru žalobců je zcela nepředstavitelné, aby byly veškeré úkony potřebné k zahájení výstupu cestujících ukončeny do 60 vteřin od zařazení brzd do parkovací polohy. Dle rozhodnutí Nejvyššího soudu Italské republiky č. 1584 ze dne 23. 1. 2018 je na leteckém dopravci, aby prokázal, že byl let proveden řádně a cestující tak nemusí soudu dokládat potvrzení o délce zpoždění či o zrušení letu, jak vyplývá z přiloženého výpisu webové stránky modaq.com. Dle ustálené judikatury Ústavního soudu by se Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ERS) č. 261/2004 mělo ve všech členských státech vykládat totožně. Žalovaná tak dle názoru žalobců neunesla důkazní břemeno, když čas otevření dveří letounu o méně než 3 hodiny nikterak neprokázala. Žalobci jsou naopak přesvědčeni, že naopak právě oni (přestože nebyl připuštěn důkaz dotazem na letiště) fotografií letištní tabule zpoždění o 3 nebo více hodin prokázali. Žalobci též poukázali na to, že se interní dokumenty žalované poměrně často rozcházejí s oficiálními časy, které evidují letiště, a dalo by se říci, že je žalovaná „specialistou“ na přílety v délce zpoždění 2 hodiny a 59 minut. Tak např. k letu č. xxx ze dne 23. 4. 2019 žalovaná uvedla a do svých záznamů si zcela účelově zaznamenala, že byl čas příjezdu ke stojánce v čase 0.49 hodin UTC (zpoždění 2 hodiny a 59 minut), jak vyplývá z přiloženého vyjádření žalované. Letiště Václava Havla v Praze však sdělilo, že čas příjezdu ke stojánce proběhl až v čase 0.53 hodin UTC (zpoždění 3 hodiny a 3 minuty).

7. Dále argumentovali, že jsou si vědomi rozhodnutí Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 18 Co 253/2020, na které odkazovala žalovaná a ve kterém odvolací soud uvedl, že *„je třeba journey log považovat za věrohodný dokument: V daném případě žalobce popíral správnost vyznačeného údaje o času otevření dveří letounu s odůvodněním, že původcem zápisu je kapitán letadla jako zaměstnanec žalované společnosti, která*

má podle názoru žalobce přirozený ekonomický zájem na tom, aby nároky z titulu zpoždění letů cestujícím nevznikaly. Hodnocení této listiny soudem I. stupně jako věrohodné odvolací soud schvaluje; listina obsahuje řadu dalších časových údajů o letu, s nimiž není údaj o okamžiku otevření dveří v rozporu. Žalobce obsah údaje o okamžiku otevření dveří nezpochybnil tvrzením žádné konkrétní skutečnosti...“. Ve výše uvedeném řízení žalobci žádný jiný důkaz ke zpochybnění obsahu journey logu nenavrhovali a nesprávnost údajů v něm uvedených pouze tvrdili, když ji dovozovali z ekonomických důvodů na straně žalované. V nyní projednávané věci však byl obsah údajů v journey logu zpochybněn provedeným důkazem, a to příletovou tabulí a nepřipuštěným důkazem dotazem na letiště Václava Havla. V nyní projednávané věci navíc v journey logu čas otevření dveří letounu vůbec není uveden a je zřejmé, že žalovaná ve zcela obdobném případě uvedla do interního dokumentu účelově nepravdivé údaje. Důkazní břemeno ohledně prokázání délky zpoždění leží na leteckém dopravci. Žalobci tak s ohledem na skutečnost, že žalovaná neprokázala zpoždění kratší než 3 hodiny, navrhli, aby odvolací soud změnil rozsudek soudu I. stupně tak, že bude žalobě vyhověno a žalobcům přiznány náklady řízení v obou stupních, případně aby odvolací soud rozsudek soudu I. stupně zrušil a to s uvedením závazného právního názoru, že je na místě za účelem spravedlivého rozhodnutí ve věci dotázat se na skutečný čas příletu Letiště Václava Havla v Praze.

8. Žalovaná ve vyjádření k odvolání žalobců uvedla, že žalobci na podporu svých tvrzení předložili fotografii příletové tabule. Z této tabule však nevyplyvá délka zpoždění, čas přistání ani čas otevření dveří letounu, který je rozhodný pro přiznání náhrady dle Nařízení. Soud I. stupně postupoval bezchybně, pokud žalobcům zamítl dotaz na Letiště Praha, a. s., neboť jak bylo konstatováno v rozhodnutí Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 91 Co 64/2021 Letiště Praha těmito údaji nedisponuje. Žalobci se také neustále snaží poukazovat na ekonomický zájem žalované na výsledku sporu a osočují žalovanou s přepisování údajů v záznamech o provedení letu. Tyto domněnky však zůstávají pouze v rovině tvrzení, s níž se vypořádal Městský soud v Praze ve svém rozhodnutí ve věci sp. zn. 18 Co 253/2019. Čas otevření dveří letadla je v záznamu o provedení letu označen časem „Block“. Jedná se o tzv. Blokové hodiny, které žalovaná využívá pro sledování využití svých letadel a pro sledování opotřebení jednotlivých komponentů na letadle. Žalobci zaměňují pojem „Block“ a „block time“. Blokové hodiny zaznamenávají čas od uzavření dveří letadla až do jejich opětovného otevření po příletu. Žalovaná tak dostatečně prokázala délku zpožděného letu, naopak žalobci ani netvrdili, v jakém momentu došlo k otevření dveří letadla. Navrhla potvrzení rozsudku jako věcně správného.
9. Odvolací soud přezkoumal napadený rozsudek včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212, § 212a o. s. ř.), a dospěl k závěru, že odvolání žalobců je důvodné.
10. Odvolací soud přisvědčuje žalobcům, že soud I. stupně nezjistil dostatečně skutkový stav, když neprovedl důkazy označené žalobci, a z toho pramení i chybné právní posouzení věci. V posuzovaném případě žalobci od počátku tvrdí, že předmětný let přiletěl dne 4. 9. 2018 až v čase 03:52 hodin, což představuje zpoždění 3 hodiny a 2 minuty oproti původně plánovanému příletu v 00:50 hodin. Z těchto tvrzení je i logicky zřejmé, že k otevření dveří letadla nemohlo dojít před časem 03:52 hodin. K prokázání svých tvrzení předložili žalobci fotografii příletové tabule, na které je u předmětného letu uveden čas 03:52 hodin. Pokud žalovaná argumentuje záznamem pilota, tzv. journey log, tento uvádí rozdílný čas příletu, a to 01:46 hodin (tedy 03:46 hodin místního času), přičemž údaj 01:49 hodin (tedy 03:49 hodin místního času) je stranami rozdílně vykládán. Za tohoto stavu bylo zcela namístě učinit dotaz na Letiště Praha, a.s., jak bylo žalobci navrhováno na jednání dne 29. 9. 2020.
11. Odvolací soud proto v tomto smyslu doplnil dokazování, přičemž z odpovědi společnosti Letiště Praha, a.s. zjistil (viz. č. l. 28 spisu), že předmětný let dosedl na přistávací dráhu letiště v Praze dne 4. 9. 2018 v 03:52 hodin, tento čas, je tedy časem přistání letadla, a k zastavení (přistavení) letadla na stojance došlo v 03:56 hodin. Čas otevření dveří letadla Letiště Praha, a. s. skutečně neeviduje. Otevření dveří letadla na kontaktním stání (stojance) je však podmíněno přistavením nástupního mostu (v kompetenci Letiště Praha, a. s.) a připravenosti paluby letadla (v kompetenci posádky

letadla). Operátor může zahájit přistavení nástupního mostu k letadlu, které samo o sobě trvá v řádech desítek sekund až jednotek minut (záleží na typu letadla, venkovních podmínkách apod.) poté, co jsou provedeny následující úkony: - posádkou letadla musí být vypnut motor na levé straně letadla, - pozemní personál odbavovací společnosti zajistí kola letadla klíny, - ramp agent odbavovací společnosti odpovědný za odbavení letadla dá operátorovi vizuální signál, že může být zahájeno přistavení nástupního mostu. Obecně tak nelze stanovit čas potřebný od přistavení letadla na stojance do otevření dveří pro výstup cestujících, když tento čas je závislý na součinnosti palubního personálu s pozemním personálem odbavující společnosti a operátorem nástupního mostu. Zpravidla však jde o jednotky minut. Z mapy předložené žalobci pak plyne, že vzdálenost letu z Kosu do Prahy činí 1 801 km.

12. Podle článku 1 odst. 1 písm. c) Nařízení toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících, jestliže je jejich let zpožděn. Podle článku 7 odst. 1 Nařízení odkazují-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši: a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů; b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů; c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b). Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase. Z rozsudku Soudního dvora ze dne 4. září 2014 ve věci C-452/13 (Germanwings GmbH v. R. H.) vyplývá, že při aplikaci čl. 7 Nařízení je třeba vycházet z toho, že pojem „čas přiletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění letu, odpovídá okamžiku, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla a cestující jsou oprávněni letadlo opustit. V posuzovaném případě tak přichází v úvahu odškodnění ve výši 400 EUR na cestujícího.
13. Časy evidované letištěm Praha a žalovanou se liší. Vzhledem k intervalu mezi jednotlivými časovými údaji (čas 03:46 hodin a čas 03:49 hodin na journey logu, rozdíl 3 minuty, a času 03:52 hodin a 03:56 hodin v evidenci Letiště Praha, a. s., rozdíl 4 minuty, je však zcela vyloučené tvrzení žalované s odkazem na záznam pilota v journey logu, že v čase 03:49 hodin již došlo k otevření dveří letadla, tedy tři minuty po přistání, a to i pokud by byl údaj o přistání v 03:46 hodin správný. Letiště Praha, a. s. totiž eviduje údaj o přistavení letadla ke stojance v čase 03:56, což je, vyjdeme-li z údaje Letiště Praha, a. s. o přistání letadla v čase 03:52 hodin, až 4 minuty po přistání. Letiště Praha, a. s. jako v tomto sporu nezúčastněná strana popisuje následně úkony, které ještě musejí být po přistavení letadla ke stojance vykonány, aby dveře letadla mohly být otevřeny, a tyto trvají řádově další minuty. Za této situace odvolací soud tedy považuje za věrohodné údaje poskytnuté společností Letiště Praha, a. s., tedy, že k přistání letadla došlo až v čase 03:52 hodin, za věrohodný považuje též popis úkonů nutných k otevření dveří letadla po přistavení letadla ke stojance, a považuje tak za vyloučené, aby k otevření dveří letadla u předmětného letu došlo před uplynutím tří hodin nabraných při předmětném letu na zpoždění.
14. Odvolací soud si je vědom rozhodnutí zdejšího soudu, na která odkazovala žalovaná, a to ve věci sp. zn. 18 Co 253/2020 a sp. zn. 91 Co 64/2021, kde soud vycházel ze záznamu pilota (journey log). Má však shodně s žalobci za to, že v posuzovaném případě se jedná o jinou skutkovou situaci, neboť v tomto řízení žalobci od počátku tvrdí a prokazují jiný čas přistání letadla (z čehož vyplývá i jiný čas otevření dveří, který musí být logicky pozdější) než je čas uváděný žalovanou s odkazem na journey log. V odkazovaných rozhodnutích jde tedy o jinou skutkovou a procesní situaci než v posuzovaném případě.
15. Z výše uvedených důvodů odvolací soud postupem dle § 220 odst. 1 písm. b) o. s. ř. napadený rozsudek ve výrocích I. a II. změnil tak, že žalobě vyhověl.
16. O nákladech řízení rozhodl odvolací soud dle § 224 odst. 2 o. s. ř. ve spojení s § 142 odst. 1 o. s. ř. Každý z žalobců byl ve věci plně úspěšný, mají proto každý nárok na plnou náhradu nákladů řízení. Tyto náklady jsou představovány u každého z žalobců zaplaceným soudním poplatkem za žalobu ve výši 1 000 Kč a za odvolání ve výši 1 000 Kč, dále náklady na právní zastoupení dle § 6 odst. 1,

§ 7 bod 5 a § 8 odst. 1 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif (dále jen „AT“), kdy účelné shledává odvolací soud 4 úkony dle § 11 odst. 1 AT, a to sepis žaloby podané dne 24. 7. 2020 (1 EUR = 26,265 Kč, tarifní hodnota /vždy aktuální kurz x 400/ 10 506 Kč, odměna 1 540 Kč), účast u jednání dne 29. 9. 2020 (1 EUR = 27,150 Kč, tarifní hodnota 10 860 Kč, odměna 1 540 Kč), sepis odvolání podaného dne 22. 10. 2020 (1 EUR = 27,230 Kč, tarifní hodnota 10 892 Kč, odměna 1 540 Kč), účast u jednání odvolacího soudu dne 20. 5. 2020 (1 EUR = 25,1515 Kč, tarifní hodnota 10 206 Kč, odměna 1 540 Kč), 4 x náhrady paušálních výdajů po 300 Kč dle § 13 odst. 4 AT a 21% DPH z nákladů právního zastoupení 1 545,60 Kč dle § 151 odst. 2 o. s. ř. Celková výše nákladů řízení pro každého z žalobců činí 10 905,60 Kč, dohromady pak za oba žalobce částku 21 811,20 Kč. Vzhledem k tomu, že oba žalobci uplatnili samostatný nárok, byli však zastoupeni shodným advokátem, výslednou částku uložil soud žalované zaplatit žalobcům podle § 149 odst. 1 o. s. ř. k rukám tohoto advokáta, o lhůtě k plnění rozhodl podle § 160 odst. 1 o. s. ř., když neshledal důvod pro její prodloužení nad obecnou lhůtu tří dnů.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **lze** podat dovolání k Nejvyššímu soudu prostřednictvím soudu I. stupně ve lhůtě dvou měsíců ode dne jeho doručení, avšak jen za splnění podmínek a z důvodů uvedených v § 237 o. s. ř. - jestliže napadené rozhodnutí odvolacího soudu závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně, anebo má-li být dovolacím soudem vyřešena právní otázka posouzena jinak.

V části týkající se výroku o nákladech řízení **není** proti tomuto rozsudku dovolání přípustné.

Praha 20. května 2021

JUDr. Naděžda Javůrková v. r.
předsedkyně senátu