



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Ireny Noskové a soudců JUDr. Zoji Dvořákové a Mgr. Zdeňka Lehovce v právní věci

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

proti
žalovanému: **České aerolinie a.s.**, IČO 45795908
sídlem Evropská 846/176a, 160 00 Praha 6 – Vokovice

o zaplacení částky 800 euro s příslušenstvím, k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 1. srpna 2019, č.j. 8 C 347/2018– 31,

takto:

- I.** Rozsudek soudu prvního stupně **se mění** tak, že žalovaný je povinen zaplatit každému ze žalobců částku 400 EUR spolu s 9 % úrokem z prodlení ročně z této částky od 8.11.2018 do zaplacení do tří dnů od právní moci rozsudku.
- II.** Žalovaný je povinen zaplatit žalobcům na náhradu nákladů řízení před soudem prvního stupně částku 10 794 Kč a na náhradu nákladů odvolacího řízení částku 8 689 Kč rovněž do tří dnů od právní moci rozsudku k rukám advokáta JUDr. Roberta Jehne.

Odůvodnění:

1. Rozsudkem označeným v záhlaví soud prvního stupně výrokem I. zamítl žalobu, již se žalobce ad a) domáhal, aby byla žalovanému uložena povinnost zaplatit mu částku 400 EUR spolu s úrokem z prodlení z této částky v zákonné výši od 18.11.2018 do zaplacení. Výrokem II. rozhodl shodně také o totožném nároku žalobkyně ad b) a výrokem III. uložil oběma žalobcům společně a nerozdílně povinnost k náhradě nákladů řízení žalovanému v rozsahu 900 Kč ve třídenní pariční lhůtě běžící od právní moci rozsudku.
2. Soud prvního stupně vycházel z mezi účastníky nesporného skutkového stavu, že totiž žalobci měli platnou rezervaci na let provozovaný žalovaným č. OK711 z Lisabonu do Prahy. Tento let byl na přeletu do Prahy opožděn o tři hodiny a pět minut, přičemž 40 minut z tohoto zpoždění bylo způsobeno rozhodnutím německého řízení letového provozu, které způsobilo zpoždění předcházejícího letu OK710 z Prahy do Lisabonu. Takto zjištěný nesporný skutkový stav soud posoudil 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. Ke zpoždění letu došlo zjevně za mimořádných okolností, za které se považuje rozhodnutí řízení letového provozu. Žalobci poukazovali na bod 15 preambule Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, podle kterého by se za vznik mimořádných okolností měl považovat jen takový případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne, nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla. Soud v této souvislosti odkázal na rozsudek Sturgeon (C-402/07 a C-432/07), kde se v bodě 4 za synonymum velkého zpoždění považuje zpoždění významné. V bodě 62 tohoto rozhodnutí Soudní dvůr uvádí, že, jak bylo řečeno v bodě 43 rozsudku, je třeba mít za to, že s tímto bodem odůvodnění zákonodárce rovněž spojil pojem významné zpoždění s nárokem na náhradu škody. Tento pojem podle soudu 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 15. bod odůvodnění nezbytně i na zpoždění o tři nebo více hodin. Z tohoto dovozují žalobci, že zpoždění způsobené řízením letového provozu v délce 40 minut není mimořádnou okolností a nemůže být od celkové délky zpoždění žalobců odečteno, neboť aby mohlo být považováno za mimořádnou okolnost, muselo by rozhodnutí řízení letového provozu vyvolat velké zpoždění, které dle názoru žalobců bylo definováno jako zpoždění významné, tedy větší než dvě hodiny. Dále soud uvedl, že žalobci poukázali na rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 ve věci 10 C 83/2018, z něhož dovodili, že mimořádnou okolností by byl pouze kód 84 (rozhodnutí řízení letového provozu), avšak tento důvod nevyvolal velké zpoždění, tedy mimořádnou okolností být nemůže. S těmito názory ve však soud prvního stupně neztotožnil a poukázal na to, že z rozsudku tamního soudu sp.zn. 10 C 83/2018 vyplývá, že celkové zpoždění letu posuzovaného v tomto případě činilo 4 hodiny 47 minut, přitom rozhodnutím řízení letového provozu bylo způsobeno zpoždění v délce 38 minut, tedy i po odečtení těchto 38 minut z celkového zpoždění, zpoždění přesahovalo tři hodiny, tedy skutečně v tomto případě rozhodnutí řízení letového provozu nevyvolalo velké zpoždění, ale ke zpoždění v délce přesahující tři hodiny došlo z důvodů přičitatelných letecké společnosti. V souzeném případě je však zpoždění vyvolané řízením letového provozu v délce 40 minut rozhodující, neboť po odečtení tohoto zpoždění, které není přičitatelné žalovanému, činí zpoždění sporného letu pouze 2 hodiny a 25 minut. Soud dále s přihlédnutím k rozhodnutí Soudního dvora ve věci C 159/18 i k rozhodnutí ve věci C 315/15, z nichž vyplývá, že pro určení, zda letecký dopravce přijal přiměřená opatření, je třeba zohlednit pouze ta opatření, k jejichž přijetí může být tento dopravce skutečně povinen, a nikoli ta, která spadají do pravomoci jiných osob, jako jsou zejména správci letiště nebo příslušný řídicí letového provozu, odečetl ve smyslu bodu 50 rozhodnutí Soudního dvora C 315/15 část zpoždění, které bylo způsobeno mimořádnou okolností (rozhodnutím řízení letového provozu), již nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, od celkové doby zpoždění tohoto letu. Dospěl také k závěru, že není třeba

v této věci pokládat předběžnou otázku Soudnímu dvoru EU, neboť lze vyjít z vše citovaných rozhodnutí C 159/18 a C 315/15. S odkazem na článek 15 Nařízení (ES) č. 264/2004, podle nějž by se měl za vznik mimořádných okolností 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, soud uzavřel, že ke zpoždění letu došlo z důvodu mimořádných okolností, podle čl. 14 Nařízení, a proto žalobu jako nedůvodnou zamítnul. O nákladech řízení rozhodl dle § 142 odst. 1 o.s.ř.

3. Proti tomuto rozsudku podal žalobce včasné odvolání, v němž se ztotožnili se soudem prvního stupně v jeho názoru, že zpoždění způsobené mimořádnou okolností má být od celkové doby zpoždění odečteno, nicméně zároveň vyjádřili přesvědčení, že s ohledem na výslovné znění Nařízení a judikaturu Soudního dvora EU, není doba 40 minut způsobena řízením letového provozu mimořádnou okolností, a není ji tedy možno od celkové délky zpoždění odečítat. Odkázali na znění Nařízení, jež 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“, a sdělili, že z výše uvedeného nelze než dovodit, že pokud rozhodnutí ŘLP vyvolá malé zpoždění, o mimořádnou okolnost se nejedná. Zpoždění v délce 40 minut a to ještě u předchozího letu v rotaci, podle žalobců v letecké dopravě velkým zpožděním není. Žalobci zdůraznili, že Soudní dvůr EU již velké zpoždění definoval, a to opakovaně v rozsudku Sturgeon (C-402/07 a C-432/07), jež žalobci citovali. Soudní dvůr EU podle nich jasně stanovil, že zpoždění velké, a tedy nikoliv běžné v letecké dopravě, je zpoždění větší než 2 hodiny. Doba zpoždění způsobena řízením letového provozu v délce 40 minut však skutečně za zpoždění velké, a tedy mimořádnou okolnost, nemůže být považována (a tedy ani od celkového zpoždění odečítána). Dále žalobci zkonstatovali rozdílnost judikatury soudů prvního stupně a uvedli, že pokud by soud dospěl k závěru, že termín „velké zpoždění způsobené řízením letového provozu“ nebyl dosud dostatečně řešen Soudním dvorem EU, bylo by na místě mu tuto otázku předložit jako otázku předběžnou. V opačném případě navrhli změnu napadeného rozsudku a vyhovění žalobě včetně přiznání náhrady nákladů řízení.
4. V doplnění odvolání žalobci poukázali na rozhodnutí Městského soudu v Praze č.j. 19 Co 294/2019 – 78 ze dne 30.10.2019, kde byl jasně formulován závěr, že 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, zároveň však 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. 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...“. Na základě toho znovu zdůraznili, že zpoždění způsobené řízením letového provozu pouhých 40 minut není mimořádnou okolností, tuto dobu tak není po právu (jak učinil soud prvního stupně) od celkové doby zpoždění odečítat.
5. Žalovaný se k odvolání žalobců písemně vyjádřil, a sdělil, že odůvodnění Nařízení v bodě 14 a 15 neobsahuje taxativní výčet případů, jež je možné považovat za mimořádnou okolnost a jeho znění nevylučuje argumentaci žalovaného. Uvedl, že podle žalobců je možno o mimořádné okolnosti v letecké dopravě uvažovat pouze u významného, respektive velkého zpoždění v rozsahu alespoň větším než dvě hodiny, která v letecké dopravě běžná nejsou na rozdíl od zpoždění kratších, která podle žalobců běžná jsou. Namítl, že samotná četnost výskytu rozhodnutí řízení letového provozu nemůže být v dané otázce rozhodná, neboť v obdobné otázce SDEU ve věci C-549/07 (Wallentin-Herman) ohledně technických závad judikoval, že četnost technických závad u leteckého dopravce

není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti“ (bod 37). Vyjádřil proto přesvědčení, že nelze rozlišovat mezi malým a velkým zpožděním, neboť SDEU ve věci C-12/11 (McDonagh) judikoval, že do pojmu „mimořádné okolnosti“ jsou zahrnuty veškeré okolnosti, které se vymykají kontrole leteckého dopravce, bez ohledu na povahu a závažnost těchto okolností. Jsou to tedy všechny skutečnosti, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. S tím navrhl potvrzení napadeného rozsudku.

6. V replice k vyjádření žalovaného žalobci prostřednictvím svého zástupce poukázali na nepřípadnost jím zmiňovaných rozhodnutí, uvedli, že mimořádná událost je taková, která není vlastní běžnému výkonu leteckého dopravce a která se vymyká jeho účinné kontrole, přičemž obě podmínky musí být splněny kumulativně. Zdůraznili, že pokud Nařízení výslovně uvádí, 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“, pak je třeba malé zpoždění způsobené řízením letového provozu považovat za něco zcela běžného, co je vlastní výkonu leteckého dopravce. Dodali, že letecká doprava nefunguje tak, že v momentě, kdy je dopravce připraven k odletu, může ihned bez dalšího vjet na odletovou dráhu a odletět. Letecký dopravce musí vyčkat souhlasu řízení letového provozu, který mu jej samozřejmě nemusí dát obratem. To je vlastní každému provedenému letu, a o mimořádnou okolnost se tedy dle názoru žalobců nemůže jednat. Výkladem žalovaného by bylo třeba i minutové zpoždění způsobené řízením letového provozu mimořádnou okolností, tedy okolností, která není vlastní činnosti leteckého dopravce. To žalobci považují za naprosto absurdní.
7. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání rozsudek soudu prvního stupně dle § 212 a 212a o.s.ř., učinil tak dle § 214 odst. 3 o.s.ř. bez nařízení odvolacího jednání (pouze s veřejným vyhlášením rozsudku), neboť účastníci s takovým postupem vyjádřili souhlas, a po zvážení všech rozhodných skutečností dospěl k závěru, že odvolání je třeba v daném případě popřát sluchu.
8. Soud prvního stupně provedl dokazování v rozsahu dostatečném k jednoznačnému objasnění skutkového stav, dospěl ke správným a logickým skutkovým závěrům, věc však nehodnotil přiléhavě po právní stránce. Právě chybné právní hodnocení věci také žalobci ve svém odvolání soudu prvního stupně vytýkali. Skutková situace byla, jak již bylo uvedeno, řádně a jednoznačně objasněna dokazováním a nebyla ostatně mezi účastníky ani sporná. Zřejmé tak bylo, že žalobci měli platnou rezervaci na let provozovaný žalovaným č. OK 711z Lisabonu do Prahy dne 29.6.2018, že vzdálenost obou míst propojených tímto letem je 2 232 km, i to, že uvedený let byl v cílové destinaci opožděn o 185 minut, tedy tři hodiny a pět minut. Právě s ohledem na délku zpoždění se žalobci domáhali s odkazem na čl. 6 a 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 (dále jen Nařízení) náhrady škody ve výši 400 Eur každý. Soud prvního stupně jejich návrhu nevyhověl s odkazem na to, že (jak bylo mezi účastníky rovněž nesporné), že z uvedených 185 minut celkového zpoždění předmětného letu, bylo 40 minut zpoždění způsobeno rozhodnutím řízení letového provozu Spolkové republiky Německo u předcházejícího letu téhož stroje na trase Praha – Lisabon – letu č. OK 710. Soud odkázal na rozhodnutí Soudního dvora ve věci C 315/15, odečetl zmíněné 40 minutové zpoždění způsobené rozhodnutím řízení letového provozu, jež posoudil jako mimořádnou okolnost, které nebylo možno ze strany dopravce zabránit, od celkové doby zpoždění letu č. OK 711 na přiletu do Prahy a dovedl, že zpoždění jdoucí na vrub žalovaného je méně než 3 hodiny, a proto podle čl. 14 preambule Nařízení žalobu zamítl. S tímto jeho právním posouzením se však odvolací soud ve světle judikatury Soudního dvora Evropské unie i dosavadní judikatury zdejšího soudu neztotožňuje.
9. Podle článku 5 odst. 1 písm. c) Nařízení, v případě zrušení letu mají cestující nárok na náhradu škody dle článku 7 od provozujícího leteckého dopravce, mimo případů uvedených pod bodem i)

až iii).

10. Podle článku 7 odst. 1 Nařízení, odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:
- 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1.500 kilometrů;
 - 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;
 - 600 EUR u všech letů nespadajících pod písm. a) nebo b).
11. Podle článku 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s čl. 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možno zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
12. Na oblast tohoto sporu dopadá z hlediska hmotného práva, jak správně konstatoval i soud prvního stupně, přímo aplikovatelné Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, podle jehož článku 7 odst. 1 písm. b) obdrží cestující náhradu ve výši 400 EUR u všech letů o délce v rozmezí 1 500 až 3 500 km. Podle článku 14 preambule Nařízení by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců, stejně jako podle Montrealské úmluvy, omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možno zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních krizí, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce. Podle článku 15 preambule Nařízení by se však měl za vznik mimořádných okolností považovat pouze 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. V daném případě nedošlo v důsledku rozhodnutí letového provozu Spolkové republiky Německo (tzv. regulací) ani ke zrušení letu ani k jeho zpoždění do dalšího dne, a bylo tak třeba řešit otázku, zda se jednalo o tzv. „velké zpoždění“. V této souvislosti je třeba poznamenat, že výklad článku 15 preambule Nařízení byl učiněn již v rozsudku Soudního dvora Evropské unie (dále jen SDEU) 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 pojmu „velké zpoždění“ je použito jako synonymum „významné zpoždění.“ Na uvedené pak navazuje bod 62 citovaného rozsudku, který již ohledně článku 15 preambule Nařízení spojuje nárok na náhradu škody s pojmem „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.“ Z uvedeného vyplývá, 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, neboť to je nejnižší časový limit, s nímž Nařízení spojuje nějaké právní důsledky. V souzené věci trvalo zpoždění letadla (let OK 710 – předcházející let téhož stroje z Prahy do Lisabonu) vyvolané rozhodnutím řízení letového provozu Spolkové republiky Německo, které participovalo na celkovém zpoždění letu OK 711 z Lisabonu do Prahy, jímž cestovali žalobci, pouhých 40 minut, a zjevně se tak nejedná o mimořádnou okolnost umožňující liberaci žalovaného jako leteckého dopravce. Totéž ostatně vyplývá, jak již bylo uvedeno, i z vlastního textu bodu 15 preambule Nařízení, i z důvodové zprávy k tomuto ustanovení. Kromě toho se tohoto tématu týká také další judikatura SDEU, jenž např. v rozsudku 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 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 „významně zpoždění“ je opět spojen s nárokem na odškodnění, které vzniká mimo jiné za podmínky, že zpoždění činilo minimálně 2 hodiny.

13. Žalovaný neprokázal, že by dle čl. 5 odst. 3 Nařízení by byl přijal nějaká nezbytná opatření proto, aby nedošlo k dalšímu zpoždění letu poté, co již důvody pro limitaci kapacity vzdušného prostoru odpadly. Naopak zpoždění předchozího letu bylo dále nikoli nepodstatným způsobem navýšeno – až na výsledných 185 minut.
14. Odvolací soud na základě shora uvedených právních úvah tedy dospěl k závěru, že žaloba je zcela po právu, a změnil proto dle § 220 odst. 1 o.s.ř. rozsudek soudu prvního stupně tak, že žalovanému uložil povinnost zaplatit každému ze žalobců jím požadovaných 400 EUR spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 9 % ze žalované částky počínaje dnem následujícím po té, kdy žalovaný výslovně odmítl plnění na základě předžalobní výzvy žalobců.
15. Zbývá dodat, že obdobně judikoval zdejší soud již ve svém rozhodnutí č.j. 19 Co 294/2019 – 78.
16. Vzhledem k tomu, že odvolací soud změnil meritorní rozhodnutí, musel znovu rozhodnout také o nákladech řízení před soudy obou stupňů. Učinil tak dle § 142 odst. 1 o.s.ř. ve spojení s ust. § 224 odst. 1 o.s.ř. Žalobci, procesně úspěšní v obou fázích řízení, mají právo na náhradu všech nákladů, jež účelně vynaložili k uplatňování a ochraně svých práv. Těmito náklady jsou: odměna za první tři realizované úkony žalobců dle § 14b odst. 1 vyhl.č. 177/1996 Sb. (dále jen tarifu) po 300 Kč za každého ze žalobců snížená dle § 12 odst. 4 o 20 % s ohledem na společné zastoupení obou žalobců týmž advokátem (2 x 240 Kč) x 3 úkony = 1 440 Kč. K aplikaci ust. § 14b tarifu na úkony realizované za žalobce do podání žaloby včetně (převzetí a příprava zastoupení, předžalobní upomínka a návrh na vydání platebního rozkazu) se odvolací soud uchýlil u vědomí toho, že právní zástupce žalobců opakovaně zastupuje různé žalobce v obdobných sporech vedených o náhradu škody za zpožděné lety, a jedná se o něj tedy o víceméně rutinní záležitost. Ve smyslu usnesení Ústavního soudu ČR sp.zn. III. ÚS 2040/17 ani odlišnost v osobě žalobců nelze považovat za znak, který by hodnocení takových žalob či návrhů jako „formulářových“ vylučoval, jsou-li tyto odlišné fyzické osoby opakovaně zastoupeny týmž advokátem, pro něhož je pro četnost obdobných žalob úkon jejich vypracování a podání již víceméně administrativním úkonem. Jakkoli jsou žalobci fyzickými osobami – spotřebiteli, k ochraně jejichž postavení bylo uvedené ust. § 14b) do advokátního tarifu primárně vtěleno, nelze ve smyslu již citovaného usnesení Ústavního soudu neaplikovat toto ustanovení zároveň i na případy, kdy stojí velký okruh žalobců zastoupených týmž advokátem proti jednomu žalovanému (typicky v těchto žalobách za zpožděný let). Dále žalobcům náleží odměna za dva úkony právní služby dle § 7 tarifu po 1 540 Kč, opět sníženo o 20 % za společné zastoupení (replika z 2.4.2019 a účast na jednání 1.8.2019) – (2 x 1 232) x 2 = 4 928 Kč. Dále tři paušální náhrady dle § 14 b odst.5 po 100 Kč a dvě paušální náhrady dle § 13 odst. 3 po 300 Kč, částka odpovídající 21 % DPH a částka vynaložená na soudní poplatek ze žaloby – celkem 10 794 Kč. Za odvolací řízení náleží žalobcům náhrada za dva úkony právní služby po 1 540 Kč, sníženo o 20 % - (2 x 1 232 Kč) x 2 = 4 928 Kč, dvě náhrady hotových výdajů po 300 Kč, částka DPH a částka zaplacená za soudní poplatek z odvolání 2 000 Kč – celkem 8 689 Kč. Dle § 149 odst. 1 o.s.ř. je částka náhrady nákladů splatná k rukám právního zástupce žalobců.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat dovolání pouze v případě, dospěl-li by dovolací soud na základě dovolání podaného do dvou měsíců ode dne doručení rozhodnutí k Nejvyššímu soudu ČR prostřednictvím soudu prvního stupně k závěru, že napadené rozhodnutí 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 nebyla vyřešena

nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešená právní otázka posouzena jinak.

Praha 14. května 2020

JUDr. Irena Nosková v. r.
předsedkyně senátu