21. 7. 2021

ID: 113316

# Ochrana spotřebitele

Konkrétní rozhodnutí řízení letového provozu může být pokládáno za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 ve spojení s bodem 15 preambule nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 pouze v případě, že dané rozhodnutí je důvodem zpoždění odletu letadla alespoň v trvání dvou hodin.

(Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky č.j. 25 Cdo 2932/2020-125 ze dne 25.3.2021)

Nejvyšší soud rozhodl v právní věci žalobce: L. H., narozený XY, bytem XY, zastoupený JUDr. R.J., advokátem se sídlem P., proti žalovanému: SOCIETE AIR FRANCE, se sídlem T., Francouzská republika, podnikající v České republice prostřednictvím organizační složky SOCIETE AIR FRANCE – obchodní zastoupení, se sídlem P., zastoupený Mgr. A.Š., advokátem se sídlem P., o zaplacení 600 EUR s příslušenstvím, vedené u Obvodního soudu pro Prahu 6 pod sp. zn. 11 C 110/2018, o dovolání žalovaného proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30. 10. 2010, č. j. 19 Co 294/2019-78, tak, že dovolání žalovaného proti rozhodnutí odvolacího soudu ve věci samé se zamítá.

Z odůvodnění:

Obvodní soud pro Prahu 6 rozsudkem ze dne 18. 3. 2019, č. j. 11 C 110/2018-45, uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci 600 EUR s úrokem z prodlení ve výši 8,50 % ročně z této částky od 18. 1. 2018 do zaplacení a současně rozhodl o nákladech řízení. Soud prvního stupně vyšel ze zjištění, že žalobce měl jako cestující absolvovat dne 10. 7. 2017 let žalovaného z Prahy do Paříže AF 1083 a navazující let z Paříže do Montrealu AF 348, a to na základě jedné rezervace. Do cílové destinace měl žalobce dorazit téhož dne 10. 7. 2017 v 19:50. V důsledku téměř 80 minut dlouhého zpoždění letu AF 1083, resp. letu AF 1082 z Paříže do Prahy, žalobce nestihl navazující let z Paříže do Montrealu a byl přesměrován na let následujícího dne. Do Montrealu dorazil se zpožděním 21 hodin a 49 minut až dne 11. 7. 2017 v 17:39. Ke zpoždění letu AF 1083 z Prahy do Paříže došlo v důsledku zpoždění rotujícího letadla žalovaného při letu AF 1082 z Paříže do Prahy. Důvody jeho meškání spočívaly v nepříznivé meteorologické situaci a snížené kapacitě vzdušného prostoru, pro které pařížské řízení letového provozu vyhlásilo tzv. regulaci. Na základě zjištěného skutkového stavu soud prvního stupně rozhodl, že je žalovaný povinen žalobci zaplatit paušalizovanou náhradu škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 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“). Nepřisvědčil argumentaci žalovaného, že rozhodnutí řízení letového provozu představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 ve spojení s bodem 15 preambule Nařízení, která by umožnila se z jeho povinnosti nahradit škodu podle čl. 7 Nařízení liberovat. Z bodu 15 preambule Nařízení vyplývá, že se mimořádnou okolností rozumí situace, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, který se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil takovému zpoždění. Podle soudu prvního stupně zpoždění rotujícího letadla na trase mezi Prahou a Paříží v délce maximálně 80 minut v důsledku rozhodnutí řízení letového provozu není možné považovat za velké zpoždění. Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“), jehož rozhodnutí jsou dostupná na https://curia.europa.eu/, v

rozsudku ze dne 19. 11. 2009 ve věci Christopher Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz proti Air France SA, C-402/7 a C-432/07 (dále též jen „rozsudek ve věci Christopher Sturgeon“) definoval pojem velké zpoždění užitý v bodu 15 preambule Nařízení jako zpoždění delší než 2 hodiny. Letadlo, které vykonalo let AF 1083 z Prahy do Paříže se však zpozdilo maximálně o 80 minut a rozhodnutí řízení letového provozu tak nebylo možné považovat za mimořádnou okolnost ve smyslu Nařízení. Dále soud prvního stupně uvedl, že žalovaný navíc ani nepřijal žádná přiměřená opatření dle čl. 5 odst. 3 Nařízení, aby nedošlo k dalšímu zpoždění letu (tj. nepřijal žádné přiměřené opatření poté, co zjistil omezení na pařížském letišti, ani se nepokusil zajistit žalobci dřívější let do Montrealu z Paříže, pouze jej přesměroval na svůj jiný let AF 342.

Městský soud v Praze k odvolání žalovaného rozsudkem ze dne 30. 10. 2019, č. j. 19 Co 294/2019-78, rozhodnutí soudu prvního stupně potvrdil a rozhodl o nákladech odvolacího řízení. Především se ztotožnil se závěrem, že žalovaný je povinen nahradit škodu za zpožděný let podle čl. 7 Nařízení. Konstatoval, že SDEU ve věci vedené proti Českým aeroliniím a.s. v rozhodnutí ze dne 11. 7. 2019, C-502/18 CS, v souvislosti se sporem o náhradu újmy při významném zpoždění v případě letu s mezipřistáním uzavřel, že lety s jedním nebo více navazujícími lety, na něž byla učiněna jediná rezervace, musejí být chápány jako jeden celek. Shodně se soudem prvního stupně uvedl, že rozhodnutí řízení letového provozu s ohledem na meteorologickou situaci a regulaci vzdušného provozu lze podřadit pod mimořádné okolnosti ve smyslu Nařízení pouze v případě, že rozhodnutí řízení letového provozu vyvolá velké zpoždění odletu konkrétního letadla, tj. v souladu s judikaturou SDEU zpoždění delší než 2 hodiny. Odkázal přitom shodně se soudem prvního stupně na rozsudek SDEU ze dne 19. 11. 2009 ve věci Christopher Sturgeon. Odvolací soud tak neshledal při výkladu pojmu velké zpoždění důvod pro předložení předběžné otázky SDEU, jak navrhoval žalovaný, neboť měl za to, že tento pojem byl již SDEU vyložen. Rovněž souhlasil se závěry o tom, že žalovaný neprokázal, že by přijal přiměřená opatření dle čl. 5 odst. 3 Nařízení.

Rozsudek odvolacího soudu napadl žalovaný dovoláním, jehož přípustnost dovodil z ustanovení § 237 o. s. ř. tím, že napadené rozhodnutí závisí na vyřešení právní otázky, která v rozhodovací praxi dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena, zda se rozhodnutí řízení letového provozu jako mimořádná okolnost liberující leteckého dopravce z povinnosti nahradit škodu dle čl. 7 Nařízení uplatní pouze tehdy, má-li dopad na zpoždění letu daného letadla delší než 2 hodiny a zda lze tento dopad rozhodnutí řízení letového provozu vztahovat pouze k letu letadla dotčeného takovým rozhodnutím nebo i letu, který na takový let navazuje, avšak je uskutečněn odlišným letadlem. V dovolání žalovaný kritizoval závěry soudu prvního stupně i soudu odvolacího, které tyto soudy dovodily z rozsudku SDEU ze dne 19. 11. 2009 ve věci Christopher Sturgeon. Je přesvědčen, že v citovaném rozhodnutí SDEU dospěl pouze k možnosti cestujících žádat náhradu škody i v případě zpožděných letů (nikoli jen zrušených) s odkazem na bod 15 preambule Nařízení. Nezabýval se však výkladem bodu 15 a především výkladem pojmu velké zpoždění, který je v tomto ustanovení obsažen. V rámci dovolání pak žalovaný podal podrobný přehled vývoje posuzování náhrady škody podle Nařízení, resp. rozhodnutí SDEU k němu se vztahujících, včetně rozhodnutí ve věci mimořádných okolností, které umožňují liberaci leteckých dopravců. Především zdůraznil, že o mimořádnou okolnost se jedná v případě událostí, které (i) nejsou ze své povahy či původu běžné při výkonu činnosti leteckého dopravce a (ii) vymykají se jeho účinné kontrole. K těmto dvěma znakům podle jeho přesvědčení nelze přidat další podmínku spočívající v délce trvání události. Podle žalovaného měl odvolací soud posoudit rozhodnutí řízení letového provozu jako mimořádnou okolnost a následně měl zkoumat, zda této mimořádné okolnosti mohlo být předejito přijetím přiměřených opatření. Pokud by tak učinil, dospěl by k závěru, že nebylo možné přijmout žádné opatření, které by bylo přiměřené a zabránilo by zpoždění příletu žalobce do Montrealu. Konečně žalovaný v dovolání uvedl, že let žalobce (z Prahy přes Paříž do Montrealu) je třeba považovat za jeden let, nelze jej rozdělovat na jednotlivé úseky, a tudíž řízení letového provozu způsobilo zpoždění v délce 21 hodin a 49 minut a nikoli pouze v délce 80 minut. S ohledem na uvedené dovolatel navrhl, aby Nejvyšší soud rozsudek odvolacího soudu

změnil tak, že se žaloba v plném rozsahu zamítá, popř. aby rozsudek odvolacího soudu a soudu prvního stupně zrušil a věc vrátil soudu prvního stupně k dalšímu řízení.

Žalobce ve svém vyjádření k dovolání souhlasil s rozhodnutím soudu prvního stupně a odvolacího soudu. Zdůraznil, že pojem velké zpoždění byl pro účely hodnocení příčin zpoždění odletu jako mimořádných okolností vyložen již v rozsudku ve věci Christopher Sturgeon. Opačný názor, že jakékoli rozhodnutí řízení letového provozu představuje bez ohledu na délku omezení mimořádnou okolnost, by podle něj vedl k absurdním závěrům, které by leteckým dopravcům umožňovaly při hraničním zpoždění v délce 3 hodin tvrdit, že určitá část tohoto zpoždění (zpravidla v délce jednotek či desítek minut) byla vyvolána rozhodnutím řízení letového provozu a zbylá část je kratší než 3 hodiny a cestující tak nemá nárok na náhradu škody. Dále uvedl, že i pokud by šlo považovat rozhodnutí řízení letového provozu bez ohledu na délku trvání omezení za mimořádnou okolnost, neprokázal žalovaný přijetí přiměřených opatření, zejména v rozporu s rozsudkem SDEU ze dne 29. 7. 2019 ve věci Radu-Lucian Rusu, Oana-Maria Rusu proti SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl, C-354/18, a rozsudkem SDEU ze dne 11. 6. 2020 ve věci LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19, žalobce nepřesměroval na nejbližší možné spojení do Montrealu. K argumentaci žalovaného o nemožnosti rozdělit let na jednotlivé úseky uvedl, že bod 15 preambule Nařízení jednoznačně uvádí zpoždění jednotlivého letadla v určitý den, nikoli letu (tj. v tomto případě letadla rotujícího mezi Paříží a Prahou, nikoli i jiného letadla, které vykonalo cestu mezi Paříží a Montrealem). K mimořádným okolnostem ve věci rozhodnutí řízení letového provozu zmínil rozhodovací praxi různých senátů Městského soudu v Praze, která rovněž považuje rozhodnutí řízení letového provozu za mimořádnou okolnost pouze v případě, že vyvolá zpoždění v délce alespoň 2 hodin.

Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) shledal, že dovolání bylo podáno včas, účastníkem řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), za splnění zákonné podmínky advokátního zastoupení dovolatele (§ 241 odst. 1 a 4 o. s. ř.). Dovolání je přípustné, neboť ačkoli je předmětem sporů o náhradu škody podle Nařízení bagatelní částka ve smyslu § 238 odst. 1 písm. c) o. s. ř., je předpokladem takového sporu existence spotřebitelské smlouvy mezi cestujícím a leteckým dopravcem, a jedná se tudíž o spotřebitelský vztah (srov. nález Ústavního soudu ze dne 8. 9. 2020, sp. zn. ÚS 1922/20). Dovoláním napadené rozhodnutí závisí na vyřešení dovolacím soudem dosud neřešené otázky, zda se rozhodnutí řízení letového provozu, které vyvolalo velké zpoždění letu, považuje za mimořádnou okolnost podle bodu 15 preambule Nařízení, která může liberovat leteckého dopravce z povinnosti nahradit škodu, pouze tehdy, jde-li o zpoždění delší než 2 hodiny. Nejvyšší soud dospěl k závěru, že dovolání není důvodné.

Podle 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.

Podle čl. 7 odst. 1 odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících 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.

Podle bodu 14 preambule Nařízení stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné 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 rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

Podle bodu 15 preambule Nařízení 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.

Nejvyšší soud se předně zabýval tím, zda otázka, která je předmětem tohoto dovolání, nepředstavuje výklad Nařízení, ke kterému je oprávněn pouze SDEU, a zda ji nemá předložit SDEU jako předběžnou otázku. Byla-li by odpověď na tuto otázku kladná, porušil by jejím nepředložením právo na spravedlivý proces a právo na zákonného soudce podle čl. 36 odst. 1 a čl. 38 Listiny základních práv a svobod (srov. nález Ústavního soudu ze dne 8. 12. 2015, sp. zn. II. ÚS 2390/15). Nejvyšší soud však dospěl k závěru, že k předložení předběžné otázky SDEU není v nyní projednávané věci důvod, neboť SDEU ve své judikatuře již vyložil pojem velkého zpoždění, který je použit v bodě 15 preambule Nařízení.

V již opakovaně citovaném rozsudku ve věci Christopher Sturgeon SDEU uvedl, že Nařízení neobsahuje definici zpoždění letu a tento pojem je třeba vymezit s ohledem na kontext jeho použití. V bodě 43 odůvodnění citovaného rozsudku SDEU dospěl k závěru, že nárok na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení mají cestující nejenom v případě zrušení letu, ale rovněž dojde-li ke zpoždění letu. Takové zpoždění však musí být významné. SDEU v bodě 61 rozsudku uvedl, že významné zpoždění zakládající nárok na náhradu škody dle čl. 7 Nařízení je zpoždění o tři nebo více hodin. Současně je třeba uvést, že pro účely určení náhrady škody dle čl. 7 Nařízení je v případě navazujících letů důležité pouze zpoždění zjištěné v cílovém místě, tj. v místě určení posledního letu, a nikoli délka zpoždění odletu (rozsudek SDEU ze dne 26. 2. 2013 ve věci Air France SA proti Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, bod 35 a 38).

Výkladem bodu 15 preambule Nařízení se zabýval SDEU rovněž v rozsudku ve věci Christopher Sturgeon se závěrem, že velkým zpožděním pro účely hodnocení, zda konkrétní rozhodnutí řízení letového provozu je mimořádnou okolností, je třeba rozumět zpoždění, se kterým zákonodárce spojuje v Nařízení právní následky. Ty zakotvuje v čl. 6 nařízení již v případě meškání letů o dvě a více hodin. Z toho vyplývá, že velké zpoždění představuje zpoždění v délce alespoň 2 hodin. Rozhodnutí řízení letového provozu tedy může být pokládáno za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 ve spojení s bodem 15 preambule nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 pouze v případě, že dané rozhodnutí je důvodem zpoždění odletu letadla alespoň v trvání dvou hodin.

Z uvedeného vyplývá, že SDEU při výkladu Nařízení používá pojem „zpoždění“ v souvislosti se dvěma různými instituty. Nárok na náhradu podle čl. 7 Nařízení vznikne cestujícímu, jehož let je na příletu do cílové destinace „významně zpožděn“, a to o více než tři hodiny. Povinnosti platit cestujícímu náhradu za takové významné zpoždění letu se dopravce může podle bodu 15 preambule Nařízení zprostit (mimo důvodů uvedených v bodě 14 preambule Nařízení) v případě, že rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá „velké zpoždění“, jímž je podle výkladu SDEU míněno zpoždění odletu o více než dvě hodiny. Uvedené dva pojmy a jejich význam pro posouzení práva cestujícího na náhradu nelze zaměňovat či směšovat.

Takový výklad podaný SDEU nezakládá nedůvodnou rozdílnost mezi mimořádnými okolnostmi dle bodu 14 a dle bodu 15 preambule Nařízení, jak uvádí žalovaný v dovolání. Naopak, rozlišení má své opodstatnění, které vyplývá ze samotné textace preambule. Bod 14 preambule Nařízení obsahuje demonstrativní výčet událostí, které mohou, v závislosti na posouzení konkrétního případu ze strany národního soudu, představovat mimořádné okolnosti, a to podle kritérií vyplývajících z Nařízení a judikatury SDEU (rozsudek SDEU ze dne 22. 12. 2008 ve věci Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, bod 22), aniž by bylo vyžadováno jejich konkrétní trvání. Naproti tomu v bodě 15 preambule Nařízení je založena fikce mimořádné okolnosti spočívající v rozhodnutí řízení letového provozu bez možnosti národních soudů v konkrétní věci zkoumat, z jakých důvodů a za jakých podmínek bylo takové rozhodnutí přijato, avšak za podmínky, že vyvolalo velké zpoždění. V opačném případě by nebylo třeba rozlišení mimořádných okolností podle bodu 14 a bodu 15 preambule Nařízení a rozhodnutí řízení letového provozu mohlo být zákonodárcem přímo včleněno do bodu 14 (to za situace, kdy možnost dovolávat se zpoždění u rotujících letů je dána nejen v případě bodu 15 preambule Nařízení, u kterého to umožňuje jeho výslovná dikce hovořící o zpoždění více letů konkrétního letadla, ale rovněž i v případě mimořádných okolností dle bodu 14 preambule Nařízení, viz rozsudek SDEU ze dne 11. 6. 2020 ve věci LE proti Transportes Aéreos Portugueses SA, C-74/19, bod 55). Výše popsané pojetí rozlišení mimořádných okolností dle bodu 14 a 15 preambule Nařízení plně odpovídá důvodům přijetí Nařízení, zejména zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících dle bodu 1 preambule (které se projevuje ve fikci mimořádné okolnosti, jde-li o rozhodnutí řízení letového provozu, za splnění dalších podmínek, a nemožnosti národních soudů posuzovat taková rozhodnutí), a extenzivnímu výkladu Nařízení ze strany SDEU (viz rozsudek SDEU ze dne 22. 12. 2008 ve věci Wallentin-Hermann, C-549/07, bod 17, anebo rozsudek SDEU ve věci Christopher Sturgeon, bod 45).

V daném případě žalobce do Montrealu dorazil se zpožděním 21 hodin a 49 minut, a proto má právo na náhradu škody ve výši 600 EUR, neboť pro účely posouzení nároku na náhradu škody podle čl. 7 Nařízení je v případě navazujících letů rozhodné zpoždění v cílové destinaci, a to přesáhlo dobu tří hodin, šlo o zpoždění nepochybně významné. Při hodnocení otázky, zda se žalovaná povinnosti k náhradě škody zprostila s odkazem na existenci mimořádných okolností představovaných rozhodnutím řízení letového provozu, odvolací soud postupoval správně, když se zaměřil pouze na zkoumání splnění podmínek uvedených v bodě 15 preambule Nařízení, jejichž naplnění je nezbytné pro to, aby bylo rozhodnutí řízení letového provozu možné považovat za mimořádnou okolnost, tedy předně zkoumal, zda dané rozhodnutí řízení letového provozu vyvolalo velké zpoždění (zpoždění delší než dvě hodiny) odletu letadla na letu AF 1083 z Prahy do Paříže.

Podle bodu 15 preambule Nařízení jde o mimořádnou událost tehdy, bylo-li vydáno rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu, v jehož důsledku dojde k velkému zpoždění jednoho či více letů takového letadla. V daném případě rozhodnutí řízení letového provozu způsobilo zpoždění rotujícího letadla při letu AF 1082 z Paříže do Prahy a tím následně i téhož letadla při letu AF 1083 z Prahy do Paříže, avšak trvalo pouze 80 minut, tedy méně než dvě hodiny a nelze tak hovořit o velkém zpoždění, které by umožnilo hodnotit předmětné rozhodnutí řízení letového provozu jako mimořádnou okolnost ve smyslu bodu 15 preambule Nařízení. Odvolací soud správně uzavřel, že v projednávaném případě rozhodnutí řízení letového provozu nebylo mimořádnou okolností, která by žalovaného dle čl. 5 odst. 3 Nařízení liberovala z povinnosti nahradit žalobci škodu dle čl. 7 Nařízení za významné zpoždění jeho letu z Prahy do Montrealu v délce 21 hodin a 49 minut.

Rozhodnutí odvolacího soudu je tudíž správné, dovolání nebylo podáno důvodně a dovolací soud je proto podle § 243d odst. 1 písm. a) o. s. ř. zamítl.

Protože napadené rozhodnutí záviselo na vyřešení otázky, zda rozhodnutí řízení letového provozu bylo v daném případě mimořádnou okolností ve smyslu bodu 15 Nařízení, a odvolací soud správně

uzavřel, že mimořádnou okolností nebylo, pak otázky, zda žalovaný přijal přiměřená opatření dle čl. 5 odst. 3 Nařízení či nikoli a zda lze dopad rozhodnutí řízení letového provozu vztahovat pouze k letu letadla dotčeného takovým rozhodnutí nebo i letu, který na takový let navazuje, nemohou založit přípustnost dovolání, neboť na jejich vyřešení rozhodnutí nezávisí.

Žalovaný napadl dovoláním výslovně též výroky rozsudku odvolacího soudu o nákladech řízení. Protože podle § 238 odst. 1 písm. h) o. s. ř. není dovolání přípustné proti rozhodnutím v části týkající se výroku o nákladech řízení, odmítl dovolací soud dovolání žalovaného proti nákladovým výrokům rozsudku odvolacího soudu jako nepřípustné podle § 243c odst. 1 o. s. ř.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

## Další články:


- Plat
- Podnájem bytu (exkluzivně pro předplatitele)
- Pojištění (exkluzivně pro předplatitele)
- Předkupní právo (exkluzivně pro předplatitele)
- Restituce (exkluzivně pro předplatitele)
- Spotřebitel (exkluzivně pro předplatitele)
- Odporová žaloba
- Autonomie vůle (exkluzivně pro předplatitele)
- Správní žaloba a trestní rozsudek
- Střídavá péče (exkluzivně pro předplatitele)
- Styk dítěte s rodičem (exkluzivně pro předplatitele)