Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

2. září 2021 *

Obsah

Právní rámec . . . 3

Unijní právo . . . 3

Nařízení (EU) č. 1177/2010 . . . 3

Nařízení (ES) č. 261/2004 . . . 8

Irské právo . . . 9

Spor v původním řízení a předběžné otázky . . . 9

K předběžným otázkám . . . 14

K první otázce . . . 14

Ke třetí otázce . . . 16

Ke druhé a čtvrté otázce, jakož i k páté otázce písm. a) . . . 19

K páté otázce písm. b) . . . 21

K šesté otázce . . . 22

K sedmé otázce . . . 24

K osmé otázce . . . 25

K deváté otázce . . . 26

K desáté otázce . . . 27

K nákladům řízení . . . 31

* Jednací jazyk: angličtina.

„Řízení o předběžné otázce – Námořní přeprava – Práva cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách – Nařízení (EU) č. 1177/2010 – Články 18 a 19, čl. 20 odst. 4 a články 24 a 25 – Zrušení osobní přepravy – Opožděné dodání lodi dopravci – Oznámení před původně plánovaným datem vyplutí – Důsledky – Právo na přesměrování – Podmínky – Úhrada dalších nákladů – Právo na odškodnění – Výpočet – Pojem ‚cena přepravního dokladu' – Vnitrostátní orgán pověřený prosazováním nařízení č. 1177/2010 – Pravomoc – Pojem ‚stížnost' – Posouzení platnosti – Články 16, 17, 20 a 47 Listiny základních práv Evropské unie – Zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení"

Ve věci C-570/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím High Court (Vrchní soud, Irsko) ze dne 22. července 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 26. července 2019, v řízení

Irish Ferries Ltd

proti

National Transport Authority,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, N. Piçarra, D. Šváby (zpravodaj), S. Rodin a K. Jürimäe, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

vedoucí soudní kanceláře: C. Strömholm, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 9. září 2020,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za společnost Irish Ferries Ltd V. Powerem, T. O'Donnellem, B. McGrathem a E. Roberts, solicitors, C. Donnelly a P. Sreenanem, SC,

– za National Transport Authority M. Collinsem, D. McGrathem, SC, S. Murray, BL, M. Doyle, K. Quigley a E. O'Hanrahanem, solicitors,

– za Irsko M. Browne, G. Hodge, J. Quaney a A. Joycem, jako zmocněnci, ve spolupráci s P. McGarrym, SC, a M. Finanem, BL,

– za Evropský parlament L. G. Knudsen a A. Tamásem, jako zmocněnci,

– za Radu Evropské unie O. Segnanou a R. Meyerem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi N. Yerrell, L. Armati a S. L. Kalėdou, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 4. března 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 18 a 19, čl. 20 odst. 4 a článků 24 a 25 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2010, L 334, s. 1), jakož i platnosti tohoto nařízení.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Irish Ferries Ltd a National Transport Authority (národní orgán pro dopravu, Irsko) (dále jen „irský orgán pro dopravu") ohledně podmínek odškodnění cestujících dotčených zrušením plaveb mezi Dublinem (Irsko) a Cherbourgem (Francie).

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení (EU) č. 1177/2010

3 V bodech 1, 2, 3, 12 až 15, 17 a 19 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 je uvedeno:

„(1) Činnost Unie v oblasti přepravy po moři a vnitrozemských vodních cestách by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících srovnatelné s jinými druhy přepravy. Kromě toho by měly být plně zohledněny požadavky na ochranu spotřebitele obecně.

(2) Jelikož cestující po moři a na vnitrozemských vodních cestách jsou slabší stranou přepravní smlouvy, měla by jim všem být zajištěna minimální úroveň ochrany. Dopravcům by nemělo nic bránit v tom, aby cestujícím nabízeli výhodnější smluvní podmínky než ty, které stanoví toto nařízení. Zároveň však toto nařízení nemá za cíl narušovat obchodní vztahy mezi podniky s ohledem na přepravu zboží. Pro účely tohoto nařízení by zejména dohody mezi silničním přepravcem a dopravcem neměly být vykládány jako přepravní smlouvy, a silničním přepravcům nebo jejich zaměstnancům by proto neměly poskytovat právo na náhradu při zpoždění podle tohoto nařízení.

(3) Ochrana cestujících by se měla vztahovat nejen na osobní přepravu mezi přístavy na území členských států, ale rovněž na osobní přepravu mezi těmito přístavy a přístavy mimo území členských států, přičemž by se mělo zohledňovat riziko narušení hospodářské soutěže na trhu osobní přepravy. Pro účely tohoto nařízení by proto měl být pojem ‚dopravce Unie' vykládán co nejširším způsobem, aniž by však byly dotčeny jiné právní předpisy Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 4056/86 ze dne 22. prosince 1986, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě [Úř. věst. 1986, L 378, s. 4; Zvl. vyd. 07/01, s. 241)], a nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) [(Úř. věst. 1992, L 364, s. 7; Zvl. vyd. 06/02, s. 10)].

[…]

(12) V případě zrušení nebo zpoždění jakékoli osobní přepravy či okružní plavby by cestující měli být o této skutečnosti náležitě informováni. Tyto informace by měly cestujícím pomoci učinit nezbytné kroky a případně získat informace o náhradních spojích.

(13) Potíže cestujících způsobené zrušením nebo významným zpožděním jejich cesty by se měly zmírnit. Za tímto účelem by mělo být o cestující náležitě postaráno a měli by mít možnost svou cestu zrušit a nechat si proplatit přepravní doklad, nebo za uspokojivých podmínek dosáhnout přesměrování. Vhodným ubytováním pro cestující nemusí nutně být hotelové pokoje, ale jakékoli jiné vhodné ubytování, které je dostupné, což závisí zejména na podmínkách v konkrétní situaci, vozidlech cestujících a parametrech lodi. V tomto ohledu a v odůvodněných případech za výjimečných a naléhavých podmínek by dopravci ve spolupráci s civilními orgány měli mít možnost plně využít příslušná zařízení, která jsou dostupná.

(14) Dopravci by měli cestujícím v případě zrušení nebo zpoždění osobní přepravy zajistit vyplacení odškodnění podle určitého procenta ceny přepravního dokladu, vyjma případy, kdy je zrušení nebo zpoždění způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi nebo mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možno zamezit ani v případě přijetí veškerých přiměřených opatření.

(15) V souladu s obecně uznávanými zásadami by důkazní břemeno, že ke zrušení či zpoždění vyplutí došlo v důsledku takových nepříznivých povětrnostních podmínek či mimořádných okolností, měli nést dopravci.

[…]

(17) Mimořádné okolnosti by měly mimo jiné zahrnovat přírodní katastrofy, jako jsou požáry či zemětřesení, teroristické útoky, války a vojenské či civilní ozbrojené konflikty, povstání, vojenské či protiprávní konfiskace, pracovní spory, vylodění nemocných, zraněných či mrtvých osob, pátrací a záchranné operace na moři či na vnitrozemských vodních cestách, opatření nezbytná pro ochranu životního prostředí, rozhodnutí učiněná orgány řízení dopravy nebo přístavními orgány nebo rozhodnutí příslušných orgánů týkající se veřejného pořádku a bezpečnosti a dále zajištění naléhavých přepravních potřeb.

[…]

(19) Soudní dvůr Evropské unie již jednou rozhodl, že na problémy vedoucí ke zrušení či zpoždění vyplutí se pojem mimořádné okolnosti může vztahovat jen v případě, že dané problémy jsou způsobeny událostmi, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Je třeba poznamenat, že povětrnostní podmínky ohrožující bezpečný provoz lodi se skutečně vymykají kontrole dopravce.“

4 Článek 2 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje na cestující:

a) kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu;

b) kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází mimo území členského státu a přístav vylodění se nachází na území členského státu, za podmínky, že přepravu provozuje dopravce Unie ve smyslu čl. 3 písm. e);

c) při okružní plavbě, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu. Na tyto cestující se však nevztahuje čl. 16 odst. 2, články 18 a 19 a čl. 20 odst. 1 a 4.

2. Toto nařízení se nepoužije na cestující:

a) na lodích schválených pro přepravu nejvýše dvanácti cestujících;

b) na lodích, jejichž posádku odpovědnou za provoz lodi netvoří více než tři osoby nebo u nichž celková délka trasy osobní přepravy nepřesahuje jedním směrem 500 metrů;

c) účastnící se výletních a vyhlídkových zájezdů jiných než okružní plavby; nebo

d) na lodích bez mechanického pohonu a na jednotlivých originálech a individuálních replikách historických osobních lodí, které byly navrženy před rokem 1965 a postaveny za použití převážně původních materiálů a které jsou schváleny pro přepravu nejvýše 36 osob.

3. Členské státy mohou na dva roky ode dne 18. prosince 2012 vyjmout z působnosti tohoto nařízení námořní lodi s hrubou prostorností menší než 300 registrovaných tun provozované ve vnitrostátní přepravě, jsou-li práva cestujících podle tohoto nařízení dostatečně zajištěna vnitrostátním právem.

4. Členské státy mohou vyjmout z působnosti tohoto nařízení osobní přepravu, na kterou se vztahují závazky veřejné služby, smlouvy o veřejné službě nebo integrované služby, pokud jsou práva cestujících podle tohoto nařízení srovnatelným způsobem zaručena vnitrostátním právem.

[…]“

5 Článek 3 tohoto nařízení obsahuje následující definice:

„[…]

f) ‚osobní přepravou‘ komerční služba přepravy cestujících po moři nebo na vnitrozemských vodních cestách provozovaná podle zveřejněného jízdního řádu;

[…]

m) ‚přepravní smlouvou‘ smlouva o přepravě mezi dopravcem a cestujícím za účelem provedení jednorázové nebo vícenásobné osobní přepravy nebo okružní plavby;

n) ‚přepravním dokladem‘ platný dokument či jiný doklad o přepravní smlouvě;

[…]

r) ‚rezervací‘ zamluvení konkrétního zahájení osobní přepravy nebo okružní plavby;

[…]“

6 Článek 4 uvedeného nařízení, nadepsaný „Přepravní doklady a nediskriminační smluvní podmínky“, v odstavci 2 stanoví:

„Aniž jsou dotčeny sociální tarify, jsou smluvní podmínky a tarify uplatňované dopravci nebo prodejci přepravních dokladů nabízeny široké veřejnosti bez jakékoli přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti konečného zákazníka nebo místa usazení dopravců či prodejců přepravních dokladů v Unii.“

7 V kapitole II téhož nařízení, nadepsané „Práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí“, je obsažen článek 7, nadepsaný „Právo na přepravu“, který v odstavci 2 stanoví:

„Rezervace a přepravní doklady se poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoli dalších poplatků a za stejných podmínek jako pro ostatní cestující.“

8 V kapitole III nařízení č. 1177/2010, nadepsané „Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty“, je obsažen článek 18, nadepsaný „Přesměrování a náhrada jízdného v případě zrušeného nebo zpožděného vyplutí“, který stanoví:

„1. Jestliže dopravce důvodně očekává, že osobní přeprava bude zrušena nebo odplutí z přístavního terminálu zpožděno o více než 90 minut, nabídne se cestujícímu neprodleně možnost výběru mezi:

a) přesměrováním do jeho cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, a to bez příplatku, za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti a

b) náhradou ceny přepravního dokladu, případně spolu s bezplatnou zpáteční přepravou při nejbližší příležitosti do prvního místa vyplutí uvedeného v přepravní smlouvě.

2. Pokud je osobní přeprava zrušena nebo se vyplutí zpozdí o více než 90 minut, mají cestující právo na toto přesměrování nebo náhradu ceny přepravního dokladu dopravcem.

3. Náhrada plné pořizovací ceny přepravního dokladu podle odst. 1 písm. b) a podle odstavce 2 se vyplácí do sedmi dní hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovním příkazem nebo bankovním šekem, a to za neuskutečněnou část nebo části cesty a za část nebo části již uskutečněné, nemá-li již cesta žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího. Pokud jsou smluvní podmínky pružné, zejména pokud jde o dobu platnosti a místo určení, a se souhlasem cestujícího může být plné proplacení přepravního dokladu provedeno taktéž prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, jejichž cena odpovídá ceně, za niž byl přepravní doklad zakoupen.“

9 Článek 19 tohoto nařízení, nadepsaný „Odškodnění za cenu přepravního dokladu v případě zpožděného připlutí“, stanoví:

„1. Cestující mohou od dopravce požadovat odškodnění v případě zpoždění při připlutí do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě, aniž by ztratili právo na přepravu. Minimální výše odškodnění je stanovena na 25 % z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění v délce alespoň:

a) jedné hodiny u naplánované plavby trvající maximálně čtyři hodiny;

b) dvou hodin u naplánované plavby trvající více než čtyři hodiny, maximálně však osm hodin;

c) tří hodin u naplánované plavby trvající více než osm hodin, maximálně však dvacet čtyři hodin, nebo

d) šesti hodin u naplánované plavby trvající více než dvacet čtyři hodin.

Pokud zpoždění přesáhne dvojnásobek doby uvedené v písmenech a) až d), je výše odškodnění stanovena na 50 % z ceny přepravního dokladu.

2. Cestující, kteří jsou držiteli časové nebo sezónní jízdenky, během jejíž doby platnosti dochází opakovaně ke zpoždění při připlutí, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v případě daného dopravce. Tato úprava uvádí kritéria pro stanovení zpoždění při připlutí a pro výpočet odškodnění.

3. Odškodnění se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděnou osobní přepravu.

4. Pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpožděné připlutí při cestě tam nebo cestě zpátky z poloviční ceny zaplacené za osobní přepravu cestujícím.

5. Odškodnění se vyplatí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky pružné, zejména pokud jde o dobu platnosti a místo určení. Na žádost cestujícího se odškodnění poskytne v penězích.

6. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Dopravci mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 6 EUR.“

10 Článek 20 uvedeného nařízení, nadepsaný „Výjimky“, zní takto:

„1. S výjimkou cestujících, kteří jsou držiteli časové nebo sezónní jízdenky, se články 17, 18 a 19 nepoužijí v případě cestujících, kteří mají otevřenou jízdenku, na níž není upřesněn čas vyplutí.

2. Články 17 a 19 se nepoužijí v případě, že je cestující o zrušení či zpoždění informován před zakoupením přepravního dokladu, nebo v případě, že zrušení či zpoždění zavinil cestující.

3. Ustanovení čl. 17 odst. 2 se nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi.

4. Článek 19 se nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi nebo mimořádnými okolnostmi bránícími uskutečnění osobní přepravy, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.“

11 V kapitole IV téhož nařízení, nadepsané „Obecná pravidla pro informace a stížnosti“, je obsažen článek 24, nadepsaný „Stížnosti“, který stanoví:

„1. Dopravci a provozovatelé terminálů zavedou nebo zachovávají přístupný mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení.

2. Chce-li cestující, na něhož se vztahuje toto nařízení, podat stížnost u dopravce či provozovatele terminálu, předloží ji ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná služba byla nebo měla být uskutečněna. Dopravce nebo provozovatel terminálu oznámí cestujícímu do jednoho měsíce od obdržení stížnosti, zda byla jeho stížnost uznána či zamítnuta nebo zda se stále projednává. Lhůta na poskytnutí konečné odpovědi nesmí být delší než dva měsíce od obdržení stížnosti."

12 V kapitole V nařízení č. 1177/2010, nadepsané „Prosazování a vnitrostátní orgány pověřené prosazováním práva", je obsažen článek 25, nadepsaný „Vnitrostátní orgány pověřené prosazováním práva", který stanoví:

„1. Každý členský stát určí nový nebo pověří stávající orgán či orgány prosazováním tohoto nařízení ve vztahu k osobní přepravě a okružním plavbám z přístavů nacházejících se na jeho území, jakož i k osobním přepravám uskutečňovaným z třetí země do těchto přístavů. Každý orgán přijme nezbytná opatření k zajištění souladu s tímto nařízením.

Každý orgán musí být z hlediska své organizace, rozhodování o financování, právní struktury a procesu rozhodování nezávislý na obchodních zájmech.

2. Členské státy informují Komisi o orgánu nebo orgánech, které byly určeny podle tohoto článku.

3. Každý cestující může příslušnému orgánu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému příslušnému orgánu určenému členským státem podat v souladu s vnitrostátním právem stížnost na údajné porušení tohoto nařízení. Příslušný orgán poskytne cestujícím odůvodněnou odpověď v přiměřené lhůtě.

Členský stát může rozhodnout, že

a) cestující musí nejprve podat stížnost podle tohoto nařízení dopravci nebo provozovateli terminálu nebo

b) vnitrostátní orgán pověřený prosazováním práva nebo jakýkoli jiný příslušný orgán určený členským státem jedná jako odvolací orgán v případě stížností, které nebyly vyřešeny podle článku 24.

4. Členské státy, které se rozhodly vyjmout některé služby podle čl. 2 odst. 4, zajistí srovnatelný mechanismus prosazování práv cestujících."

Nařízení (ES) č. 261/2004

13 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 letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10), obsahuje článek 5, nadepsaný „Zrušení", jehož odstavec 1 stanoví:

„V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]
   i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu."

Irské právo

14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [nařízení z roku 2012 související s Evropskou unií (práva cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách)] (dále jen „nařízení z roku 2012"), přijaté dne 10. října 2012, v článku 3 stanoví, že orgánem pověřeným prosazováním práva ve smyslu článku 25 nařízení č. 1177/2010 je irský orgán pro dopravu.

15 Podle čl. 4 odst. 1 nařízení z roku 2012 platí, že má-li irský orgán pro dopravu za to, že poskytovatel služeb nedodržuje nařízení č. 1177/2010, může z moci úřední nebo na základě stížnosti cestujícího zaslat tomuto poskytovateli „oznámení popisující dotčené nesplnění nebo porušení povinností, na jehož základě je poskytovatel povinen přijmout ve stanovené lhůtě opatření v něm vymezená, aby postupoval v souladu s tímto oznámením".

16 Článek 4 odst. 2 nařízení z roku 2012 stanoví, že v případech, kdy je zasláno oznámení podle čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení, může poskytovatel ve lhůtě 21 dnů předložit irskému orgánu pro dopravu své vyjádření. Tento orgán toto vyjádření posoudí a oznámení potvrdí, změní nebo vezme zpět.

17 A konečně podle čl. 4 odst. 3 nařízení z roku 2012 platí, že poskytovatel, kterému bylo zasláno oznámení podle tohoto nařízení a který ho nerespektuje, spáchá trestný čin, za který lze v případě odsouzení ve zkráceném řízení uložit peněžitý trest ve výši 5 000 eur nebo v případě odsouzení na základě obžaloby peněžitý trest do výše 250 000 eur.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

18 V roce 2016 uzavřela společnost Irish Continental Group plc – mateřská společnost společnosti Irish Ferries – se společností Flensburger Schiffbau-Gesellschaft založenou podle německého práva (dále jen „loděnice") smlouvu o stavbě lodi s datem dodání této lodi, která bude plně způsobilá k provozu, nejpozději do 26. května 2018.

19 Uvedená loď měla být provozována od letní sezóny roku 2018 a obsluhovat různé trasy, včetně nové stálé trasy mezi Dublinem a Cherbourgem (dále jen „trasa Dublin-Cherbourg"), na které měla zajišťovat zpáteční plavby.

20 Vzhledem k délce plavby, která měla činit přibližně 18 hodin, společnost Irish Ferries plánovala, že se tato loď bude na trase Dublin-Cherbourg střídat obden s jinou lodí, kterou využívala během sezóny 2018 na trasách mezi Rosslare (Irsko) a Cherbourgem a mezi Rosslare a Roscoffem (Francie); nabízela by tak každodenní přepravu mezi Irskem a Francií, byť s místem vyplutí a připlutí v různých přístavech.

21 V lednu 2017 loděnice společnosti Irish Ferries ústně oznámila, že dodání dotčené lodi plánuje nejpozději do 22. června 2018.

22 Dne 27. října 2017 začala společnost Irish Ferries přijímat na sezónu 2018 rezervace, jelikož většina cestujících si plavby rezervuje předem. Loděnice dne 1. listopadu 2017 potvrdila, že dotčená loď bude opravdu dodána dne 22. června 2018, takže bude připravena na první plavbu plánovanou na 12. července 2018.

23 Dne 18. dubna 2018 však loděnice společnosti Irish Ferries sdělila, že dotčená loď nebude dodána dříve než 13. července 2018, a to kvůli prodlení externích výrobců zařízení, kteří byli najati jako subdodavatelé. Dne 12. července 2018, jak bylo původně plánováno, tudíž nebylo možné začít plavby uskutečňovat; touto okolností byly dotčeny i některé další plavby.

24 Poté, co společnost Irish Ferries dne 20. dubna 2018 zjistila, že tuto loď nemůže nahradit žádnou lodí ze svého lodního parku ani náhradní lodí pronajatou prostřednictvím námořního makléře, plavby dotčené lodi zrušila až do nového data dodání této lodi posunutého o rezervní lhůtu. Společnost Irish Ferries tedy zrušila plavby v období od 12. do 29. července 2018.

25 V rámci tohoto zrušení podnikla společnost Irish Ferries několik kroků. Zaprvé všechny dotčené cestující informovala o zrušení plaveb dvanáct týdnů předem. Zadruhé těmto cestujícím nabídla okamžitou náhradu plné pořizovací ceny přepravního dokladu nebo možnost rezervace jiných plaveb dle jejich výběru (dále jen „náhradní plavby“). Vzhledem k tomu, že na trase Dublin-Cherbourg nebyla k dispozici žádná jiná totožná přeprava, společnost Irish Ferries dotčeným cestujícím nabídla celou řadu náhradních plaveb s místy vyplutí a připlutí v různých přístavech přímo mezi Irskem a Francií nebo nepřímo, a to přes Velkou Británii (Spojené království). Irský orgán pro dopravu ovšem skutečnost, že společnost Irish Ferries nabídla všem cestujícím přesměrování prostřednictvím pozemního mostu, před předkládajícím soudem zpochybňuje.

26 Co se týče cestujících, kteří byli přesměrováni do Rosslare či z Rosslare namísto Dublinu nebo do Roscoffu či z Roscoffu namísto Cherbourgu, společnost Irish Ferries těmto cestujícím nenabídla náhradu případně vynaložených dalších nákladů. Tato společnost totiž měla za to, že další náklady nevznikly všem cestujícím, jelikož se někteří z nich nacházeli blíže k Roscoffu než k Cherbourgu.

27 Dne 9. května 2018 oznámil irský orgán pro dopravu společnosti Irish Ferries, že se zabývá okolnostmi zrušení plaveb v období od 12. do 29. července 2018, „aby zjistil, jak by se v tomto případě mělo uplatnit [nařízení č. 1177/2010]“, a tuto společnost vyzval, aby vysvětlila, proč bylo podle názoru tohoto dopravce zmíněné zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, které se vymykaly jeho kontrole.

28 Dne 1. června 2018 irský orgán pro dopravu požádal společnost Irish Ferries o doplňující informace o tom, jak tato společnost dodržuje článek 18 nařízení č. 1177/2010.

29 Dne 11. června 2018 loděnice společnosti Irish Ferries oznámila, že dodání dotčené lodi se opozdí až do blíže neurčeného termínu v září 2018, a to z důvodu prodlení subdodavatele při pracích souvisejících s elektrickým vedením a s elektroinstalací na trupu a palubě, jakož i z důvodu prodlení při dodávkách interiérových prvků pro veřejné prostory. Nakonec byla tato loď dodána dne 12. prosince 2018, tedy s přibližně 200denním zpožděním.

30 Vzhledem k tomu, že společnost Irish Ferries nemohla dotčenou loď využívat, ani si nemohla pronajmout loď náhradní, rozhodla se, že zruší všechny plavby plánované na období po 30. červenci 2018.

31 V rámci tohoto zrušení podnikla společnost Irish Ferries několik kroků. Zaprvé, jakmile jí bylo potvrzeno, že si nemůže pronajmout náhradní loď, informovala o uvedeném zrušení všechny dotčené cestující, a to sedm až dvanáct týdnů předem. Zadruhé těmto cestujícím nabídla možnost zrušení a okamžité náhrady plné pořizovací ceny přepravního dokladu. Zatřetí nabídla uvedeným cestujícím možnost náhradních plaveb do Francie bez náhrady případných dalších nákladů. Cestujícím rovněž nabídla přesměrování přes pozemní most, který si mohli vybrat z jí nabízených možností, z jakéhokoliv irského přístavu pro trajekty do francouzských přístavů jako Cherbourg, Roscoff, Calais a Caen. Náklady na pohonné hmoty spotřebované při cestě přes Velkou Británii byly cestujícím proplaceny.

32 Uvedené kroky vedly k tomu, že z 20 000 cestujících, kterých se tato zrušení týkala, si možnost náhradních plaveb se společností Irish Ferries nebo s jinými dopravci zvolilo 82 % cestujících, 3 % cestujících si zvolilo pozemní most a zbylých 15 % akceptovalo náhradu plné pořizovací ceny přepravního dokladu.

33 V případě cestujících, kteří si zvolili náhradní plavby, nebyly případné další náklady účtovány cestujícím, ale byly uhrazeny společností Irish Ferries. Společnost Irish Ferries kromě toho uhradila případné rozdíly ve výdajích vynaložených na palubě.

34 Cestujícím, kteří si zvolili pozemní most, společnost Irish Ferries nahradila náklady na pohonné hmoty potřebné na přejezd přes Velkou Británii.

35 Společnost Irish Ferries ovšem cestujícím, kteří o to požádali na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010, nevyplatila odškodnění za zpoždění při připlutí do cílového místa, jelikož měla za to, že cestujícím nabídla přesměrování a náhradu ceny přepravního dokladu podle článku 18 tohoto nařízení. Společnost Irish Ferries se totiž domnívala, že články 18 a 19 uvedeného nařízení nelze uplatnit současně.

36 Dne 1. srpna 2018 zaslal irský orgán pro dopravu společnosti Irish Ferries „předběžné oznámení“ o použití nařízení č. 1177/2010 na zrušené plavby, na které společnost Irish Ferries odpověděla dne 15. srpna 2018 v rámci svého vyjádření.

37 Dne 19. října 2018 přijal irský orgán pro dopravu rozhodnutí, v němž konstatoval, zaprvé že se na zrušení plaveb mezi Dublinem a Cherbourgem v létě 2018 vztahuje nařízení č. 1177/2010, zadruhé že společnost Irish Ferries porušila požadavky stanovené v článku 18 tohoto nařízení a že zatřetí tento dopravce nepostupoval v souladu s článkem 19 uvedeného nařízení. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení z roku 2012 bylo toto rozhodnutí provedeno vydáním oznámení podle článku 18 nařízení č. 1177/2010 a oznámení podle článku 19 tohoto nařízení.

38 Společnost Irish Ferries předložila k tomuto rozhodnutí v listopadu 2018 vyjádření v souladu s čl. 4 odst. 2 nařízení z roku 2012.

39 Irský orgán pro dopravu oznámení vydaná podle článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 potvrdil rozhodnutím ze dne 25. ledna 2019 přijatým na základě kontradiktorního řízení. Měl za to, že společnost Irish Ferries porušila povinnost přesměrování stanovenou v článku 18 tohoto nařízení, a vyzval ji, aby uhradila případné další náklady vynaložené cestujícími, kteří byli dotčeni zrušenými plavbami a rozhodli se pro přesměrování do Rosslare nebo z Rosslare namísto Dublinu anebo do Roscoffu nebo z Roscoffu namísto Cherbourgu.

40 Dále konstatoval, že společnost Irish Ferries porušila článek 19 uvedeného nařízení a vyzval jí, aby cestujícím, kteří byli dotčeni zpožděním do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě, vyplatila odškodnění.

41 Společnost Irish Ferries zpochybňuje jak rozhodnutí ze dne 25. ledna 2019, tak oznámení vydaná podle článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 před High Court (Vrchní soud, Irsko), přičemž zaprvé tvrdí, že se toto nařízení nepoužije, pokud ke zrušení osobní přepravy došlo několik týdnů před datem plánovaných plaveb. Společnost Irish Ferries zadruhé zpochybňuje výklad a použití článků 18 až 20 nařízení č. 1177/2010 ze strany irského orgánu pro dopravu. Konkrétně tvrdí, že opožděné dodání dotčené lodi představuje mimořádnou okolnost, která ji osvobozuje od povinnosti vyplatit odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení. Společnost Irish Ferries irskému orgánu pro dopravu zatřetí vytýká, že porušil článek 25 uvedeného nařízení, jelikož se dopustil překročení pravomoci. Tento orgán totiž uplatňoval svou pravomoc v oblasti služeb přepravy směrem z Francie do Irska, ačkoliv tyto služby spadají do výlučné pravomoci francouzských orgánů. Společnost Irish Ferries irskému orgánu pro dopravu začtvrté vytýká, že porušil článek 24 nařízení č. 1177/2010 tím, že neomezil účinek svého rozhodnutí na cestující, kteří podali stížnost ve formě a ve lhůtách stanovených v článku 24 tohoto nařízení. Společnost Irish Ferries zapáté zpochybňuje platnost uvedeného nařízení z hlediska zásad proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení, jakož i článků 16, 17 a 20 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“).

42 Za těchto podmínek se High Court (Vrchní soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„[…]

1) Použije se [nařízení č. 1177/2010] (zejména jeho články 18 nebo 19) za situace, kdy cestující učinili rezervace předem a uzavřeli přepravní smlouvy a kdy je osobní přeprava zrušena na základě oznámení učiněného alespoň sedm týdnů před plánovaným vyplutím z důvodu opožděného dodání nové lodi provozovateli trajektů? Jsou v tomto ohledu pro použitelnost [tohoto] nařízení relevantní některé (nebo všechny) následující skutečnosti:
   a) dodání se nakonec zpozdilo o 200 dní;
   b) provozovatel trajektů musel zrušit celou sezónu plaveb;
   c) nebylo možné získat žádnou vhodnou náhradní loď;
   d) provozovatel trajektů přesměroval více než 20 000 cestujících na jiné plavby nebo jim nahradil cenu přepravního dokladu k jejich plavbě;
   e) plavby probíhaly na nové trase otevřené provozovatelem trajektů, přičemž na původní trase nebyla k dispozici žádná jiná podobná náhradní přeprava?

   […]

2) V případě, že je cestující přesměrován v souladu s článkem 18 [nařízení č. 1177/2010], vzniká nová přepravní smlouva s tím, že právo na odškodnění podle článku 19 [tohoto nařízení] má být určeno podle této nové smlouvy, a nikoli podle původní přepravní smlouvy?

3) a) Pokud se [uvedený] článek 18 použije, je třeba mít za to, že v případě následného zrušení plavby a neexistence náhradní přepravy provozované na této trase (tj. neexistence přímé přepravy mezi těmito dvěma přístavy) představuje nabídka náhradní plavby na kterékoli jiné dostupné trase nebo trasách, které si cestující zvolí, včetně trasy přes pozemní most (tj. cestování z Irska do Spojeného království trajektem a poté silničním vozidlem do britského přístavu s napojením na Francii, přičemž náklady na pohonné hmoty hradí provozovatel trajektů, a dále cestování z tohoto přístavu do Francie, přičemž dotčený cestující si jednotlivé plavby může zvolit), ‚přesměrování do cílového místa' ve smyslu [téhož] článku 18? Pokud ne, jaká kritéria mají být použita pro určení toho, zda se jedná o přesměrování za srovnatelných podmínek?

b) V případě, že na zrušené trase není k dispozici žádná náhradní plavba, která by mohla zajistit dotyčnému cestujícímu přímou plavbu z původního přístavu nalodění do jeho cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, je dopravce povinen uhradit případné další náklady vynaložené přesměrovaným cestujícím při cestě do nového přístavu nalodění a z něj nebo do nového cílového přístavu a z něj?

[…]

4) a) Uplatní se článek 19 [nařízení č. 1177/2010], pokud byla cesta ve skutečnosti zrušena již nejméně sedm týdnů před plánovaným vyplutím? Pokud se [tento] článek 19 použije, uplatní se toto ustanovení v případě, že byl použit článek 18 [tohoto nařízení] a cestující byl přesměrován bez příplatku nebo mu byla vyplacena náhrada nebo si vybral pozdější plavbu?

b) Pokud se článek 19 [nařízení č. 1177/2010] použije, co je ‚cílové místo určení' ve smyslu [tohoto článku]?

5) Pokud lze uplatnit článek 19 [nařízení č. 1177/2010]:

a) Jak je za těchto okolností potřeba měřit dobu zpoždění?

b) Jak má být při určování výše odškodnění, které má být vyplaceno, vypočtena cena ve smyslu [tohoto] článku 19, a zahrnuje tato cena náklady spojené s volitelnými doplňkovými službami (např. kajuty, klece pro zvířata a prémiové společenské prostory)?

[…]

6) Pokud se nařízení [č. 1177/2010] použije, představují okolnosti uvedené v první otázce ‚mimořádné okolnosti, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření' ve smyslu čl. 20 odst. 4 [tohoto] nařízení?

[…]

7) Má článek 24 [nařízení č. 1177/2010] za následek, že každému cestujícímu, který požaduje odškodnění dle článku 19 [tohoto] nařízení, je uložena závazná povinnost podat ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná přeprava byla nebo měla být uskutečněna, stížnost?

[…]

8) Je pravomoc vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním [nařízení č. 1177/2010] omezena na plavby zahrnující přístavy uvedené v článku 25 [tohoto] nařízení, nebo se může vztahovat i na zpáteční plavbu z přístavu jiného členského státu, než je členský stát příslušného vnitrostátního orgánu, do členského státu tohoto orgánu?

[…]

9) a) Jaké zásady a pravidla unijního práva musí předkládající soud použít při posuzování platnosti rozhodnutí nebo oznámení vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním [nařízení č. 1177/2010] s ohledem na články 16, 17, 20 nebo 47 Listiny nebo na zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?
b) Je kritériem nepřiměřenosti, které musí vnitrostátní soud použít, kritérium zjevného pochybení?

[…]

10) Je nařízení č. 1177/2010 podle unijního práva platné, a to zejména s přihlédnutím k:
a) článkům 16, 17 a 20 Listiny?
b) skutečnosti, že provozovatelé leteckých služeb nemají povinnost platit náhradu škody, pokud o zrušení informují cestujícího s danou leteckou společností nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu [čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004]?
c) zásadám proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

43 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být nařízení č. 1177/2010 vykládáno v tom smyslu, že se použije v případě, kdy dopravce zruší osobní přepravu, přičemž tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, a to proto, že loď, která měla tuto přepravu zajistit, byla dodána se zpožděním a nebylo možno ji nikterak nahradit.

44 Úvodem je třeba uvést, že ze znění této otázky i z odůvodnění předkládacího rozhodnutí vyplývá, že předkládající soud poukazuje na celou řadu okolností, které mohou být dle jeho názoru pro odpověď na uvedenou otázku relevantní – zmiňuje se například o nemožnosti dopravce najít náhradní loď, o neexistenci obdobné alternativní přepravy na dotčené trase, jelikož tato trasa byla nově otevřena, a také o značném počtu cestujících, kteří byli dotčeni zrušením plaveb kvůli opožděnému dodání předmětné lodi a kterým byla poskytnuta náhrada, nebo byli přesměrováni prostřednictvím jiných plaveb jinými loděmi nebo prostřednictvím jiných druhů přepravy. Z předkládacího rozhodnutí nicméně vyplývá, že si předkládající soud s ohledem na argumentaci, kterou před ním rozvedla společnost Irish Ferries, ve skutečnosti klade otázku, zda se nařízení č. 1177/2010 použije za situace, kdy dopravce informoval cestující o zrušení přepravy několik týdnů předem. Podle společnosti Irish Ferries se totiž toto nařízení vztahuje pouze na dvě kategorie cestujících, a to jednak na ty, jejichž blížící se plavba je zrušena nebo zpožděna a kteří jsou fyzicky přítomni v přístavu, a jednak na cestující nacházející se na palubě lodi při okružní plavbě.

45 Po tomto upřesnění je třeba uvést, že oblast působnosti nařízení č. 1177/2010 je vymezena v jeho článku 2. V odstavci 1 tohoto článku je uvedena zásada, že se toto nařízení vztahuje na tři kategorie cestujících: zaprvé na cestující, kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu, zadruhé na cestující, kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází mimo území členského státu a přístav vylodění se nachází na území členského státu, za podmínky, že přepravu provozuje dopravce Unie, a zatřetí na cestující při okružní plavbě, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu. Odstavce 2 až 4 uvedeného článku obsahují výčet případů, kdy se uvedené nařízení nepoužije.

46 Ze znění článku 2 nařízení č. 1177/2010 jako celku vyplývá, že unijní normotvůrce měl v úmyslu vymezit působnost tohoto nařízení s ohledem na dvě kritéria, která je třeba kumulativně zohlednit: zaprvé kritérium místa nalodění nebo vylodění u dotčené přepravy a zadruhé kritérium „využití“ přepravy ze strany cestujícího nebo účasti tohoto cestujícího na okružní plavbě.

47 V projednávaném případě je pro odpověď na první otázku nezbytný výklad pojmu „využívání osobní námořní přepravy“. Je třeba uvést, že tento pojem není definován ani v článku 2 nařízení č. 1177/2010, ani v žádném jiném ustanovení tohoto nařízení. Je však třeba konstatovat, že v souladu s obvyklým smyslem uvedeného pojmu v běžném jazyce ho lze vykládat úzce – v tom smyslu, že takovou přepravu využívají pouze ti cestující, kteří jsou právě přepravováni na palubě lodi, i šíře – v tom smyslu, že zahrnuje i cestující, kteří mají využití námořní přepravy v úmyslu a již v tomto ohledu podnikli potřebné kroky, jako je rezervace nebo koupě přepravního dokladu.

48 V souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora je tudíž třeba vyložit pojem „využívání“ nejen s ohledem na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. října 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, bod 22 a citovaná judikatura).

49 Obecná systematika nařízení č. 1177/2010 v tomto ohledu hovoří ve prospěch širokého výkladu pojmu „využívání námořní přepravy“. Toto nařízení totiž obsahuje, jak uvedl generální advokát v bodě 61 svého stanoviska, ustanovení použitelná na situace, které nastaly ve fázi předcházející poskytnutí služby osobní přepravy. Například čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení dopravci v podstatě zakazuje, aby nabízel široké veřejnosti smluvní a tarifní podmínky, které by byly diskriminační na základě státní příslušnosti cestujícího. Stejně tak čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení stanoví, že rezervace a přepravní doklady se poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoli dalších poplatků a za stejných podmínek jako pro ostatní cestující.

50 Kromě toho je třeba uvést, že kdyby pojem „cestující, kteří využívají […] přepravu“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 zahrnoval pouze cestující, kteří se již nacházejí na palubě lodi, články 18 a 19 tohoto nařízení by byly připraveny o velkou část svého smyslu.

51 Výklad tohoto pojmu v tom smyslu, že zahrnuje i cestující, kteří si rezervovali nebo koupili doklad k námořní přepravě, potvrzují i cíle nařízení č. 1177/2010. Jak je uvedeno v bodech 1, 2 a 13 odůvodnění tohoto nařízení, jeho cílem je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících s přihlédnutím k požadavkům na ochranu spotřebitele obecně tím, že jim poskytuje minimální úroveň ochrany z důvodu jejich postavení slabší strany přepravní smlouvy. Unijní normotvůrce měl tedy v úmyslu posílit práva těchto cestujících v určitých situacích, které způsobují závažné nepohodlí, a toto nepohodlí standardizovaným a okamžitým způsobem napravit.

52 Takové cíle přitom mají pro osoby, které si rezervovaly nebo zakoupily doklad k osobní námořní přepravě, přinejmenším stejný význam jako pro cestující, kteří se již nacházejí na palubě lodi, jež takovou přepravu provádí.

53 V těchto souvislostech nelze mít za to, že unijní normotvůrce měl v úmyslu – pokud v tomto ohledu nezanesl do článku 2 nařízení č. 1177/2010 žádné specifické ustanovení – podmínit působnost tohoto nařízení takovými dalšími okolnostmi, jako jsou okolnosti uvedené v první otázce, které se týkají dodržení povinnosti informovat cestujícího o zrušení přepravy s určitým minimálním předstihem, fyzické přítomnosti cestujícího v přístavu nebo na palubě lodi anebo disponibility této lodi.

54 Argumentaci společnosti Irish Ferries, která tvrdí, že unijní normotvůrce chtěl omezit působnost tohoto nařízení dalšími podmínkami uvedenými v předchozím bodě, kromě toho nedokládá ani žádný aspekt přípravných prací, které vedly k přijetí nařízení č. 1177/2010.

55 Co se konkrétně týče článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010, z jejich znění nevyplývá, že by jejich použitelnost omezovala některá z dalších podmínek zmíněných v bodě 53 tohoto rozsudku.

56 Restriktivní výklad, podle něhož by se měly články 18 a 19 tohoto nařízení uplatnit pouze v případě, že před přerušením cesty již proběhla její část, a že jsou tudíž cestující fyzicky přítomni v přístavu nebo na palubě lodi, nemůže být podpořen okolností, že jsou tyto články obsaženy v kapitole III zmíněného nařízení, nadepsané „Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty“. Kromě toho, že se takové omezení nikterak nepromítá v bodech 13 a 14 odůvodnění uvedeného nařízení, totiž postačuje uvést – stejně jako to učinil generální advokát v bodě 63 svého stanoviska – že pojem „cesta“ není v nařízení č. 1177/2010 definován, a nemůže tedy sloužit k omezení jeho působnosti.

57 Nakonec je třeba uvést, že zatímco čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení č. 1177/2010 stanoví, že pokud se cestující účastní okružní plavby, nepoužijí se články 18 a 19 tohoto nařízení, čl. 2 odst. 1 písm. a) a b) tohoto nařízení srovnatelnou výjimku pro osobní přepravu neupravuje. Situace, ve kterých se články 18 a 19 uvedeného nařízení na takovou přepravu nepoužijí, jsou uvedeny pouze v článku 20 tohoto nařízení, nadepsaném „Výjimky“. Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 64 svého stanoviska, přerušení cesty mezi těmito situacemi, které vylučují použití těchto článků, uvedeno není.

58 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že nařízení č. 1177/2010 musí být vykládáno v tom smyslu, že se použije v případě, kdy dopravce zruší osobní přepravu, přičemž tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, a to proto, že loď, která měla tuto přepravu zajistit, byla dodána se zpožděním a nebylo možno ji nikterak nahradit.

Ke třetí otázce

59 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 18 nařízení č. 1177/2010 vykládán v tom smyslu, že za situace, kdy je osobní přeprava zrušena a na téže trase neexistuje žádná alternativní přeprava, je dopravce povinen nabídnout cestujícímu v rámci jeho práva na přesměrování do cílového místa za srovnatelných podmínek, které je upraveno v tomto ustanovení, alternativní přepravu po jiné trase, než je trasa zrušené přepravy, nebo námořní

přepravu spojenou s jinými druhy přepravy, jako je silniční nebo železniční přeprava, a pokud ano, zda je dopravce povinen uhradit případné další náklady vynaložené cestujícím v rámci tohoto přesměrování do cílového místa.

60 Zaprvé je třeba uvést, že pojem „cílové místo“ není definován ani v článku 18 nařízení č. 1177/2010, ani v žádném jiném ustanovení tohoto nařízení. Z článku 18 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení však vyplývá, že cílové místo je uvedeno v přepravní smlouvě a odpovídá – jak uvedl generální advokát v bodech 79 a 81 svého stanoviska – místu dohodnutému mezi dopravcem a cestujícím při uzavření přepravní smlouvy, kam musí být cestující přepraven prostřednictvím přepravní služby, tedy přístavu vylodění uvedenému v této smlouvě.

61 V tomto ohledu je třeba podotknout, že jak je uvedeno v čl. 3 písm. f) nařízení č. 1177/2020, osobní přeprava spočívá v komerční službě přepravy cestujících po moři nebo na vnitrozemských vodních cestách provozovaná podle zveřejněného jízdního řádu. Přepravní smlouva je pak definována v čl. 3 písm. m) tohoto nařízení jako smlouva o přepravě mezi dopravcem a cestujícím za účelem provedení jednorázové nebo vícenásobné osobní přepravy nebo okružní plavby. Podle čl. 3 písm. r) uvedeného nařízení se uzavření přepravní smlouvy konkretizuje tím, že si cestující zamluví konkrétní zahájení osobní přepravy zajišťované dopravcem, který vydá přepravní doklad, jenž je podle čl. 3 písm. n) téhož nařízení dokladem o přepravní smlouvě.

62 Z předchozího bodu vyplývá, že na základě uzavření přepravní smlouvy, což je akt synallagmatické povahy, vzniká cestujícímu coby protiplnění za zaplacenou cenu právo na přepravu ze strany dopravce; jsou přitom vymezeny podstatné náležitosti této smlouvy, a sice zejména místa vyplutí a připlutí do cílového místa, dny a časy, v nichž bude tato přeprava provedena, jakož i doba jejího trvání.

63 Zadruhé, jelikož pojem „přesměrování“ není definován ani v článku 18 nařízení č. 1177/2010, ani v žádném jiném ustanovení tohoto nařízení, je třeba uvést, že se tímto pojmem v souladu s jeho obvyklým smyslem v běžném jazyce rozumí přeprava cestujícího do cílového místa určení za jiných okolností, než které byly původně plánovány, přičemž není vyžadováno, aby trasa a způsob přepravy byly shodné s původně plánovanou trasou a způsobem přepravy.

64 Z toho vyplývá, že pojem „přesměrování do […] cílového místa“ ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010 znamená, že cestující je přepraven na smluvně stanovené místo, přičemž trasa a způsob přepravy nemusí být shodné s původně dohodnutou trasou a způsobem přepravy. Z toho plyne, že dopravce v zásadě má, pokud jde o nabídku přesměrování cestujícího, jehož přeprava je zrušena, do jeho cílového místa, určitý rozhodovací prostor. Dopravce tedy může nabídnout přesměrování zaprvé prostřednictvím alternativní osobní přepravy z přístavu nalodění nebo do přístavu vylodění po jiné trase, než je trasa původně naplánovaná v přepravní smlouvě, nebo zadruhé prostřednictvím takové přepravy s přestupem, nebo zatřetí prostřednictvím osobní námořní přepravy spojené s jinými druhy přepravy, jako je silniční nebo železniční přeprava.

65 Zatřetí je ovšem třeba uvést, že tato možnost dopravce je ohraničena podmínkami stanovenými v článku 18 nařízení č. 1177/2010, a sice že toto přesměrování musí být provedeno bez příplatku, za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti.

66 Pokud jde nejprve o požadavek, že přesměrování musí být provedeno „bez příplatku“ ve smyslu tohoto článku 18, je třeba uvést, že unijní normotvůrce chtěl, aby cestujícímu v důsledku přesměrování nevznikaly zejména při cestě do původně dohodnutého přístavu nalodění další výdaje oproti výdajům, které by tento cestující musel vynaložit v rámci zrušené přepravy.

Případné další výdaje, jako jsou výdaje na pohonné hmoty nebo mýtné, které cestující vynaložil při cestě do náhradního přístavu nalodění nebo při odjezdu z náhradního přístavu vylodění a při cestě do původně plánovaného přístavu vylodění, či také výdaje, které cestující vynaložil při silniční nebo železniční přepravě v rámci cesty po pozemním mostu, tedy musí hradit dopravce. I když přesměrování nesmí být prováděno na úkor cestujícího, nesmí jej postavit do výhodnější situace, než je situace, se kterou počítá přepravní smlouva, takže je na cestujícím, aby vznik dalších nákladů, které vynaložil v důsledku přesměrování, prokázal.

67 Z výše uvedeného vyplývá, že požadavek přesměrování „bez příplatku“ je třeba vykládat v tom smyslu, že případné další náklady vynaložené cestujícím v rámci přesměrování do cílového místa musí nést dopravce.

68 Dále je třeba uvést, že čl. 18 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1177/2010 stanoví, že dopravce musí nabídnout přesměrování za srovnatelných podmínek. V bodě 13 odůvodnění tohoto nařízení je v tomto ohledu zmíněno, že dopravce musí nabídnout cestujícímu přesměrování za uspokojivých podmínek.

69 Ze znění těchto ustanovení vyplývá, že unijní normotvůrce uložil dopravci povinnost nabídnout cestujícímu přesměrování nikoli za stejných podmínek, nýbrž za podmínek srovnatelných a uspokojivých, což znamená, že je třeba porovnat podmínky nabídky přesměrování s podmínkami, které byly původně sjednány v přepravní smlouvě, jak uvedl generální advokát v bodě 88 svého stanoviska. Posuzování srovnatelnosti přepravních podmínek se v tomto ohledu musí týkat podstatných náležitostí přepravní smlouvy, jako jsou místa vyplutí a připlutí do cílového místa, dny a časy přepravy, jakož i doba jejího trvání, počet případných přestupů, třída přepravního dokladu, jakož i druh kajuty rezervované daným cestujícím, což musí ověřit předkládající soud. Toto posuzování kromě toho musí být provedeno z hlediska cestujícího, jelikož podle článku 18 nařízení č. 1177/2010 ve spojení s body 12 a 13 odůvodnění tohoto nařízení se cestující může rozhodnout pro přesměrování nebo pro náhradu ceny přepravního dokladu právě s ohledem na informace, které mu dopravce předá.

70 Nakonec je třeba uvést, že prostřednictvím zmínky o přesměrování „při nejbližší příležitosti“ čl. 18 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1177/2010 vyžaduje, aby dopravce cestujícímu nabídl přesměrování, které cestujícímu umožní dostat se do jeho cílového místa při nejbližší příležitosti, a má tedy zabránit tomu, aby tento dopravce nabídl pouze přesměrování prostřednictvím pozdější námořní přepravy po stejné trase, ačkoliv existují jiné způsoby přesměrování, které cestujícímu umožňují dostat se do jeho cílového místa při nejbližší příležitosti.

71 Výklad pojmu „přesměrování do […] cílového místa“ ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010, který je uveden v bodě 64 tohoto rozsudku, potvrzují i cíle tohoto nařízení.

72 Jak totiž bylo uvedeno v bodě 51 tohoto rozsudku, toto nařízení má – jak plyne z bodů 1, 2 a 13 jeho odůvodnění – zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících tím, že posiluje jejich práva v určitých situacích, které způsobují závažné nepohodlí, a tím, že standardizovaným a okamžitým způsobem toto nepohodlí napravuje.

73 Kdyby přitom byl přijat restriktivní výklad pojmu „přesměrování do cílového místa“, spočívající v omezení rozsahu tohoto pojmu pouze na nabídku přesměrování po stejné trase, na jaké měla proběhnout zrušená přeprava, naplňování uvedeného cíle by bylo narušeno, jelikož takový výklad by za situace, kdy by na dotčené trase neprobíhala žádná alternativní přeprava, zbavil právo cestujícího na přesměrování podle článku 18 nařízení č. 1177/2010 užitečného účinku.

74 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že článek 18 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že za situace, kdy je osobní přeprava zrušena a na téže trase neexistuje žádná alternativní přeprava, je dopravce povinen nabídnout cestujícímu v rámci jeho práva na přesměrování do cílového místa za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti, které je upraveno v tomto ustanovení, alternativní přepravu po jiné trase, než je trasa zrušené přepravy, nebo námořní přepravu spojenou s jinými druhy přepravy, jako je silniční nebo železniční přeprava, a je povinen uhradit případné další náklady vynaložené cestujícím v rámci tohoto přesměrování do cílového místa.

Ke druhé a čtvrté otázce, jakož i k páté otázce písm. a)

75 Podstatou druhé a čtvrté otázky, jakož i páté otázky písm. a) předkládajícího soudu, které je třeba posoudit společně, je, zda musí být články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 vykládány v tom smyslu, že pokud dopravce zruší osobní přepravu a tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, platí, že cestující, který se v souladu s článkem 18 tohoto nařízení rozhodne pro náhradu ceny přepravního dokladu nebo pro přesměrování do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě při nejbližší příležitosti nebo později, se může domáhat i odškodnění podle článku 19 uvedeného nařízení.

76 Co se zaprvé týče použitelnosti článku 19 nařízení č. 1177/2010 v případě cestujícího, jehož přeprava byla zrušena, je třeba konstatovat, že nic ve znění tohoto ustanovení nenasvědčuje tomu, že by se v takové situaci nepoužil. Z bodu 14 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 kromě toho vyplývá, že unijní normotvůrce měl v úmyslu uložit dopravcům povinnost vyplatit cestujícím odškodnění nejen v případě zpoždění osobní přepravy, ale také v případě jejího zrušení.

77 Z toho vyplývá, že cestující, jehož přeprava je zrušena, se odškodnění na základě tohoto článku v zásadě domáhat může.

78 Tento výklad je potvrzen i kontextem článku 19 nařízení č. 1177/2010. Článek 20 tohoto nařízení, který obsahuje výčet případů, kdy se tento článek 19 nepoužije, totiž v odstavci 2 stanoví, že se uvedený článek 19 nepoužije v případě, že byl cestující o zrušení informován před zakoupením přepravního dokladu, nebo v případě, že zrušení zavinil on sám, a v odstavci 4 uvádí, že se dopravce povinnosti výplaty odškodnění podle článku 19 může zprostit v případě, že prokáže, že zrušení přepravy bylo způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi nebo mimořádnými okolnostmi.

79 Uvedený výklad je rovněž v souladu s cílem nařízení č. 1177/2010, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, jak bylo uvedeno v bodě 51 tohoto rozsudku.

80 Zadruhé je třeba vymezit, za jakých podmínek se může cestující domáhat odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 v důsledku zrušení přepravy.

81 V tomto ohledu z čl. 18 odst. 1 a 2 nařízení č. 1177/2010 vyplývá, že pokud je přeprava zrušena nebo dopravce takové zrušení důvodně očekává, cestující mají nárok na přesměrování nebo náhradu ceny přepravního dokladu od dopravce.

82 Jak je uvedeno v bodě 13 odůvodnění tohoto nařízení, ve snaze zmírnit potíže cestujících způsobené zrušením jejich cesty musí mít cestující možnost svou cestu zrušit a nechat si proplatit přepravní doklad, nebo za uspokojivých podmínek dosáhnout přesměrování.

83 Ze znění tohoto článku 18 ve spojení s tímto bodem 13 odůvodnění vyplývá, že unijní normotvůrce měl za to, že důsledkem zrušení osobní přepravy ze strany dopravce není jednostranné ukončení přepravní smlouvy, nýbrž možnost cestujícího zvolit si mezi pokračováním smluvního vztahu ve formě přesměrování a ukončením tohoto smluvního vztahu na základě žádosti o náhradu ceny přepravního dokladu.

84 Na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries v písemném vyjádření, je třeba v této souvislosti uvést, že pokud se cestující za situace, kdy je informován o zrušení přepravy, rozhodne pro přesměrování, tento postup nelze pokládat za uzavření nové přepravní smlouvy, jelikož toto rozhodnutí je pouhým uplatněním práva, které cestujícímu přiznává článek 18 nařízení č. 1177/2010.

85 Dále je třeba podotknout, že čl. 19 odst. 1 tohoto nařízení v podstatě stanoví, že cestující může v případě zpoždění při připlutí do cílového místa požadovat od dopravce odškodnění, aniž ztrácí právo na přepravu.

86 Tím, že unijní normotvůrce v tomto čl. 19 odst. 1 uvedl, že takový cestující může od dopravce požadovat odškodnění, aniž ztrácí právo na přepravu, měl v úmyslu podmínit vyplacení odškodnění podle tohoto ustanovení tím, že cestující má právo na přepravu. Pokud cestující právo na přepravu nemá nebo ho již pozbyl, výplaty odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 se domáhat nemůže.

87 Z toho vyplývá, že je třeba odlišovat situaci cestujícího, který požádal o náhradu ceny svého přepravního dokladu, a situaci cestujícího, který požádal o přesměrování do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě při nejbližší příležitosti nebo později.

88 Pokud jde totiž o cestujícího, který podle článku 18 nařízení č. 1177/2010 požaduje náhradu ceny přepravního dokladu, je třeba uvést – podobně jako to učinil generální advokát v bodě 108 svého stanoviska – že v takové situaci cestující touto žádostí vyjadřuje, že se chce zprostit povinnosti zaplatit danou cenu, a ztrácí proto právo na přepravu do cílového místa. Tento cestující se tedy výplaty odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení domáhat nemůže.

89 Pokud si však cestující nezvolí náhradu ceny, ale přesměrování do cílového místa při nejbližší příležitosti nebo později, je třeba mít za to, že znovu vyjadřuje, že chce být přepraven, a práva na přepravu do cílového místa, za kterou zaplatil, se tudíž nezříká. Tento cestující se proto za situace, kdy jsou překročeny prahové hodnoty stanovené v tomto článku, odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 domáhat může. Jestliže cestující dorazí do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, tedy – jak vyplývá z bodu 60 tohoto rozsudku – do přístavu vylodění uvedeného v této smlouvě, se zpožděním delším, než je zpoždění uvedené ve zmíněném článku, může se domáhat odškodnění podle téhož článku s ohledem na závažné nepohodlí, které mu bylo způsobeno.

90 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou a čtvrtou otázku, jakož i na pátou otázku písm. a) odpovědět tak, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládány v tom smyslu, že pokud dopravce zruší osobní přepravu a tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, platí, že cestující má nárok na odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení, pokud se v souladu s článkem 18 uvedeného nařízení rozhodne pro přesměrování při nejbližší příležitosti nebo pro odložení své cesty na později a dorazí do původně plánovaného cílového

místa se zpožděním, které přesahuje prahové hodnoty stanovené v článku 19 téhož nařízení. Pokud se naproti tomu cestující rozhodne pro náhradu ceny přepravního dokladu, takový nárok na odškodnění podle tohoto článku nemá.

K páté otázce písm. b)

91 Podstatou páté otázky písm. b) předkládajícího soudu je, zda musí být článek 19 nařízení č. 1177/2010 vykládán v tom smyslu, že pojem „cena přepravního dokladu“ obsažený v tomto článku zahrnuje i náklady na volitelné doplňkové služby vybrané cestujícím, jako je rezervace kajuty či klece pro zvířata nebo přístup do prémiových společenských prostor.

92 Předně je třeba uvést, že ačkoliv článek 19 nařízení č. 1177/2010 upravuje metodu výpočtu minimálního odškodnění, na které má cestující, jenž splňuje podmínky stanovené v tomto článku, nárok a jehož výše odpovídá určitému procentnímu podílu ceny přepravního dokladu, v tomto ustanovení, ani v žádném jiném ustanovení tohoto nařízení není upřesněno, co se rozumí „cenou přepravního dokladu“.

93 Z článku 3 písm. n) uvedeného nařízení ovšem vyplývá – jak bylo připomenuto v bodě 61 tohoto rozsudku – že přepravní doklad je dokument osvědčující existenci přepravní smlouvy uzavřené mezi dopravcem a cestujícím za účelem provedení jednorázové nebo vícenásobné osobní přepravy.

94 Článek 19 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 dále stanoví, že odškodnění se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za osobní přepravu.

95 Z obvyklého smyslu výrazu „skutečně zaplatil“ v běžném jazyce vyplývá, že unijní normotvůrce měl na mysli – jak v podstatě uvedl generální advokát v bodě 124 svého stanoviska – celkovou částku, kterou cestující zaplatil za osobní přepravu, již se dopravce zavázal provést dle podmínek stanovených ve smlouvě. Pojem „cena přepravního dokladu“ proto zahrnuje všechna plnění, která se dopravce zavázal cestujícímu poskytnout za zaplacenou cenu, tedy nejen přepravu jako takovou, ale také veškerá plnění, která jsou s přepravou spojena, jako je rezervace kajuty či klece pro zvířata nebo přístup do prémiových společenských prostor. Tento pojem naproti tomu nezahrnuje částky odpovídající plněním nezávislým na osobní přepravě, která lze jednoznačně určit, jako jsou například výdaje zprostředkovatele služeb cestovního ruchu při rezervaci.

96 Tento výklad je potvrzen cílem připomenutým v bodě 51 tohoto rozsudku, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Dotčenému cestujícímu totiž umožňuje snadno zjistit výši odškodnění, na které má v případě zrušení přepravy nárok.

97 Uvedený výklad potvrzují i přípravné práce na nařízení č. 1177/2010, ze kterých plyne, že ačkoliv Parlament navrhl, aby byl rozsah pojmu „cena přepravního dokladu“ omezen na výdaje na přepravu a ubytování na palubě, přičemž výdaje související se stravováním, dalšími činnostmi a nákupy na palubě by byly vyloučeny, unijní normotvůrce vědomě odmítl rozdělit pojem „cena přepravního dokladu“ na jednotlivé složky. Unijní normotvůrce měl přitom za to, že odškodnění musí být vypočteno s ohledem na cenu, kterou cestující zaplatil za přepravu, jež nebyla uskutečněna v souladu s přepravní smlouvou.

98 Tentýž výklad konečně nemůže být zpochybněn argumentem společnosti Irish Ferries, která tvrdila, že zohlednění volitelných doplňkových služeb, pro které se cestující rozhodl, není pro účely výpočtu odškodnění, na které má tento cestující nárok, v souladu se zásadou

proporcionality, jelikož má značné důsledky na výdaje dopravců, které jsou ve vztahu k cíli spočívajícímu v ochraně cestujících nepřiměřené. Z ustálené judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že cíl ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v námořní dopravě, může odůvodnit i značně negativní hospodářské důsledky vzniklé některým hospodářským subjektům (obdobně viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 81).

99 S ohledem na výše uvedené je třeba na pátou otázku písm. b) odpovědět tak, že článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „cena přepravního dokladu“ obsažený v tomto článku zahrnuje i náklady na volitelné doplňkové služby vybrané cestujícím, jako je rezervace kajuty či klece pro zvířata nebo přístup do prémiových společenských prostor.

K šesté otázce

100 Je třeba konstatovat, že ačkoliv předkládající soud v šesté otázce poukazuje na celou řadu okolností, jako je nemožnost dopravce najít náhradní loď, neexistence obdobné alternativní přepravy na dotčené trase, jelikož tato trasa byla nově otevřena, nebo také značný počet cestujících, kteří byli dotčeni zrušením plaveb kvůli opožděnému dodání předmětné lodi a kterým byla poskytnuta náhrada, nebo byli přesměrováni prostřednictvím jiných plaveb jinými loděmi nebo prostřednictvím jiných druhů přepravy, z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že všechny tyto okolnosti jsou důsledkem jediné události, a to opožděného dodání dotčené lodi, takže šestou otázku je třeba chápat tak, že se týká pouze toho, zda může opožděné dodání lodi spadat pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010.

101 Z toho vyplývá, že podstatou šesté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 vykládán v tom smyslu, že opožděné dodání lodi pro osobní přepravu, v jehož důsledku byly zrušeny všechny plavby, které měla tato loď zajistit na nové námořní trase, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

102 V tomto ohledu je třeba připomenout, že jak vyplývá z bodu 90 tohoto rozsudku, článek 19 nařízení č. 1177/2010 se uplatní, pokud se cestující v návaznosti na zrušení přepravy rozhodne v souladu s článkem 18 tohoto nařízení pro přesměrování při nejbližší příležitosti nebo pro odložení své cesty na později.

103 Článek 20 odst. 4 tohoto nařízení ovšem stanoví, že se jeho článek 19 nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi nebo mimořádnými okolnostmi bránícími uskutečnění osobní přepravy, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

104 Je třeba uvést, že ačkoliv pojem „mimořádné okolnosti“ není definován ani v čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010, ani v článku 3 tohoto nařízení, který definuje některé pojmy pro účely tohoto nařízení, obsah tohoto pojmu může upřesnit preambule uvedeného nařízení.

105 Unijní normotvůrce totiž uvedl, jak vyplývá z bodu 17 odůvodnění nařízení č. 1177/2010, že takové okolnosti by měly mimo jiné zahrnovat celou řadu událostí – opožděné dodání lodi však mezi těmito událostmi uvedeno není. Z tohoto upřesnění obsaženého v preambuli zmíněného nařízení vyplývá, že unijní normotvůrce neměl na mysli, že by uvedené události, jejichž výčet je pouze demonstrativní, představovaly mimořádné okolnosti samy o sobě, ale pouze to, že tyto události mohou takové okolnosti způsobit.

106 V bodě 19 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 unijní normotvůrce odkázal na judikaturu Soudního dvora, ve které tento orgán rozhodl, že se pojem mimořádné okolnosti může vztahovat na události, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Unijní normotvůrce chtěl prostřednictvím tohoto odkazu na judikaturu týkající se tohoto pojmu, která se rozvinula v kontextu osobní letecké přepravy, zaujmout k pojmu „mimořádné okolnosti" jednotný přístup.

107 Po vzoru ustálené judikatury Soudního dvora v oblasti práv cestujících v letecké přepravě je přitom třeba konstatovat, že pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 označuje takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní a jejich splnění musí být posuzováno v každém konkrétním případě (obdobně viz rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovaná judikatura).

108 Kromě toho je třeba uvést, že s ohledem na cíl nařízení č. 1177/2010, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, jak bylo připomenuto v bodě 51 tohoto rozsudku, a na to, že se čl. 20 odst. 4 tohoto nařízení odchyluje od zásady, že cestující mají v případě zrušení nebo zpoždění nárok na odškodnění, musí být pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu posledně uvedeného ustanovení vykládán restriktivně.

109 Právě v tomto kontextu je třeba posoudit, zda opožděné dodání takové lodi, jako je loď dotčená ve věci v původním řízení, může být kvalifikováno jako „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 20 odst. 4 uvedeného nařízení vykládaného ve světle bodu 19 odůvodnění téhož nařízení.

110 V projednávané věci je třeba uvést, že ačkoliv stavbu lodi v zásadě neprovádí provozovatel námořní osobní přepravy, nýbrž loděnice, nic to nemění na tom, že objednávka a převzetí lodi pro přepravu cestujících jsou události, které sice jsou neobvyklé, ale nepochybně jsou vlastní běžnému výkonu činnosti provozovatele námořní osobní přepravy. Dopravce v rámci své přepravní činnosti totiž kromě běžné správy související s organizací a údržbou svého lodního parku uskutečňuje i objednávky lodí.

111 Tento výklad potvrzuje i okolnost, že smlouva o objednávce a dodání lodi může zahrnovat mechanismus odškodnění, který pokrývá riziko opožděného dodání, jak tomu bylo v projednávaném případě, což potvrdila společnost Irish Ferries na jednání. Zavedení takového mechanismu potvrzuje, že takové prodlení představuje obvyklé riziko, kterému je dopravce vystaven při výkonu svých činností spočívajících v osobní přepravě.

112 Je tudíž třeba mít za to, že opožděné dodání lodi představuje událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti provozovatele námořní osobní přepravy. Jelikož tedy není naplněna jedna ze dvou kumulativních podmínek uvedených v bodě 107 tohoto rozsudku, je třeba konstatovat, že takové prodlení nelze kvalifikovat jako „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010; není přitom nutné zkoumat, zda se taková událost vymyká účinné kontrole dopravce.

113 S ohledem na výše uvedené je třeba na šestou otázku odpovědět tak, že čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že opožděné dodání lodi pro osobní přepravu, v jehož důsledku byly zrušeny všechny plavby, které měla tato loď zajistit na nové námořní trase, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu tohoto ustanovení.

K sedmé otázce

114 Podstatou sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 24 nařízení č. 1177/2010 vykládán v tom smyslu, že cestujícímu, který požaduje odškodnění dle článku 19 tohoto nařízení, ukládá povinnost podat žádost ve formě stížnosti u dopravce ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy přeprava byla nebo měla být uskutečněna.

115 Článek 24 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 v tomto ohledu ukládá dopravci povinnost zachovávat přístupný mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení; čl. 24 odst. 2 pak upravuje zjednodušený postup vyřizování stížností, který probíhá v určitých lhůtách. Cestující, který chce podat u dopravce stížnost, tak musí učinit ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná přeprava byla nebo měla být uskutečněna; dopravce má jeden měsíc na to, aby tomuto cestujícímu oznámil, zda byla jeho stížnost uznána, zamítnuta nebo zda se stále projednává, a v každém případě musí uvedenému cestujícímu poskytnout svoji konečnou odpověď ve lhůtě dvou měsíců od obdržení stížnosti.

116 Z odkazu na „práv[a] a povinnost[i] podle tohoto nařízení“ vyplývá, že se stížnost může týkat práv a povinností upravených jak v kapitole II uvedeného nařízení, nadepsané „Práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí“, tak v kapitole III tohoto nařízení, nadepsané „Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty“, v níž je obsažen článek 19 téhož nařízení, který se týká odškodnění cestujícího v případě zpožděného připlutí.

117 Žádost cestujícího o odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 ovšem nelze považovat za stížnost ve smyslu článku 24 tohoto nařízení, a nelze tudíž požadovat, aby byly v souvislosti s touto žádostí dodrženy lhůty stanovené v posledně uvedeném ustanovení.

118 Zatímco stížnost ve smyslu článku 24 nařízení č. 1177/2010 spočívá v oznámení, že dopravce údajně porušil některou ze svých povinností vyplývajících z tohoto nařízení, a tento dopravce má stran způsobu vyřízení tohoto oznámení určitý prostor pro uvážení, jak uvedl generální advokát v bodě 164 svého stanoviska, na základě čl. 19 odst. 1 uvedeného nařízení vzniká cestujícímu pohledávka peněžité povahy, jejíž vyplacení může po dopravci požadovat již z toho důvodu, že jsou naplněny podmínky stanovené v tomto článku; dopravce přitom v tomto ohledu tutéž posuzovací pravomoc nemá.

119 Článek 19 odst. 5 nařízení č. 1177/2010 kromě toho dopravci ukládá povinnost vyplatit požadované odškodnění do jednoho měsíce od podání takové žádosti. Vzhledem k tomu, že toto ustanovení upravuje kratší lhůtu, než je lhůta dvou měsíců, kterou má dopravce podle čl. 24 odst. 2 tohoto nařízení na to, aby cestujícímu oznámil své konečné rozhodnutí o způsobu vyřízení stížnosti, potvrzuje, že žádost o vyplacení odškodnění podle článku 19 uvedeného nařízení nelze považovat za stížnost ve smyslu článku 24 téhož nařízení.

120 Tento výklad je potvrzen i cílem nařízení č. 1177/2010 připomenutým v bodě 51 tohoto rozsudku, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Stanovení takto krátké dvouměsíční lhůty pro podání žádosti o odškodnění nemůže takové úrovni ochrany odpovídat.

121 Z toho vyplývá, že unijní normotvůrce neměl v úmyslu podmínit nárok na odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 dodržením dvouměsíční lhůty, která je stanovena v článku 24 tohoto nařízení pro podání stížnosti.

122 S ohledem na výše uvedené je třeba na sedmou otázku odpovědět tak, že článek 24 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícímu, který požaduje odškodnění dle článku 19 tohoto nařízení, neukládá povinnost podat žádost ve formě stížnosti u dopravce ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy přeprava byla nebo měla být uskutečněna.

K osmé otázce

123 Podstatou osmé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 25 nařízení č. 1177/2010 vykládán v tom smyslu, že do pravomoci vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním tohoto nařízení, který je určen členským státem, spadá nejen osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území tohoto členského státu, ale také osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území jiného členského státu do přístavu nacházejícího se na území prvního členského státu, jestliže je posledně uvedená přeprava součástí zpáteční cesty, která byla v plném rozsahu zrušena.

124 Článek 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 v tomto ohledu stanoví, že každý členský stát určí orgán či orgány pověřené prosazováním tohoto nařízení ve vztahu k osobní přepravě a okružním plavbám z přístavů nacházejících se na jeho území, jakož i k osobním přepravám uskutečňovaným z třetí země do těchto přístavů.

125 Z toho vyplývá, že ačkoliv zmíněné ustanovení nasvědčuje tomu – jak uvedl generální advokát v bodě 169 svého stanoviska – že vnitrostátním orgánem příslušným v oblasti osobní přepravy mezi členskými státy je v zásadě orgán členského státu, na jehož území se nachází přístav nalodění, unijní normotvůrce měl za to, že vazba mezi členským státem, ve kterém se nachází přístav nalodění, a osobní přepravou ze třetí země, postačuje k tomu, aby byla pravomoc k plnění úkolu spočívajícího v zajištění uplatňování nařízení č. 1177/2010 přiznána vnitrostátnímu orgánu posledně uvedeného členského státu.

126 Jak uvedl generální advokát v bodě 199 svého stanoviska, unijní normotvůrce tedy měl v úmyslu svěřit pravomoc dohledu obecné povahy vnitrostátnímu orgánu podle kritéria blízkosti mezi územím členského státu, kde se nachází přístav nalodění nebo vylodění, a dotčenou osobní přepravou.

127 Z toho vyplývá, že v případě zrušené osobní přepravy je vnitrostátním příslušným orgánem v zásadě orgán členského státu, na jehož území se nachází přístav nalodění.

128 Naproti tomu v případě zpáteční cesty zahrnující osobní přepravu ve směru tam a osobní přepravu ve směru zpět, která byla v plném rozsahu zrušena, není vazba mezi osobní přepravou ve směru zpět a územím členského státu, kde se v rámci této přepravy nachází přístav nalodění, užší než v případě vazby mezi územím členského státu, kde se nachází přístav vylodění, a uvedenou přepravou. Jak totiž uvedl generální advokát v bodě 200 svého stanoviska, posledně uvedený přístav je v zásadě i přístavem nalodění ve směru tam a v souvislosti se zrušenou osobní přepravou skýtá nejlepší předpoklady pro zajištění řádného uplatnění nařízení č. 1177/2010.

129 Takový výklad je potvrzen i cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, jak bylo uvedeno v bodě 51 tohoto rozsudku, jelikož umožňuje zabránit cestujícímu v tom, aby zahajoval u různých vnitrostátních orgánů vícero řízení, jestliže ke zrušení osobní přepravy ve směru tam i zpět došlo kvůli téže skutečnosti.

130 S ohledem na výše uvedené je třeba na osmou otázku odpovědět tak, že článek 25 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že do pravomoci vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním tohoto nařízení, který je určen členským státem, spadá nejen osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území tohoto členského státu, ale také osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území jiného členského státu do přístavu nacházejícího se na území prvního členského státu, jestliže je posledně uvedená přeprava součástí zpáteční cesty, která byla v plném rozsahu zrušena.

K deváté otázce

131 Podstatou deváté otázky předkládajícího soudu je, zda musí vnitrostátní soud v rámci posuzování platnosti rozhodnutí vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním nařízení č. 1177/2010 uplatnit články 16, 17, 20 a 47 Listiny, jakož i zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení a zda se jeho přezkum musí omezit na přezkum zjevného pochybení.

132 V tomto ohledu je třeba uvést, že podle ustálené judikatury Soudního dvora v rámci spolupráce Soudního dvora a vnitrostátních soudů platí, že potřeba dospět k výkladu unijního práva, který bude pro vnitrostátní soud užitečný, vyžaduje, aby uvedený soud důsledně dodržoval požadavky kladené na obsah žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, které jsou výslovně uvedeny v článku 94 jednacího řádu Soudního dvora (rozsudek ze dne 19. dubna 2018, Consorzio Italian Management a Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, bod 21, jakož i citovaná judikatura).

133 Je proto zejména nezbytné, jak je uvedeno v čl. 94 písm. c) jednacího řádu, aby předkládací rozhodnutí obsahovalo uvedení důvodů, na základě kterých má předkládající soud pochybnosti o výkladu nebo platnosti určitých ustanovení unijního práva, jakož i vztah, který spatřuje mezi těmito ustanoveními a vnitrostátními právními předpisy použitelnými ve sporu v původním řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. dubna 2018, Consorzio Italian Management a Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, bod 22, jakož i citovaná judikatura).

134 Je třeba rovněž zdůraznit, že informace obsažené v předkládacích rozhodnutích nemají pouze umožnit Soudnímu dvoru, aby podal užitečné odpovědi, ale mají rovněž poskytnout vládám členských států, jakož i ostatním zúčastněným možnost předložit vyjádření v souladu s článkem 23 statutu Soudního dvora Evropské unie. Je na Soudním dvoru, aby zajistil, aby tato možnost byla zachována, s ohledem na to, že na základě tohoto ustanovení jsou zúčastněným oznamována pouze předkládací rozhodnutí (rozsudek ze dne 13. července 2017, Szoja, C-89/16, EU:C:2017:538, bod 49).

135 V projednávané věci je nutno konstatovat, že ani jedna ze dvou částí deváté otázky, které se týkají zaprvé ustanovení a zásad unijního práva, které musí vnitrostátní soud uplatnit, a zadruhé rozsahu soudního přezkumu, který musí posledně uvedený soud provést, těmto požadavkům zjevně neodpovídá.

136 Pokud jde totiž o první část, předkládající soud neuvedl žádné konkrétní důvody, které jej vedly k položení této otázky s ohledem na ostatní předložené otázky, takže Soudní dvůr nemůže na tuto část poskytnout užitečnou odpověď.

137 Pokud jde o druhou část, vzhledem k tomu, že předkládající soud nevysvětlil, v čem spočívá kritérium vycházející z přiměřenosti, které chce uplatnit v rámci posuzování platnosti rozhodnutí vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním nařízení č. 1177/2010, Soudní dvůr mu na ni nemůže užitečně odpovědět.

138 S ohledem na výše uvedené nemůže Soudní dvůr na devátou otázku poskytnout užitečnou odpověď. Je tedy třeba mít za to, že tato otázka je nepřípustná.

K desáté otázce

139 Podstatou desáté otázky předkládajícího soudu je, zda jsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 neplatné, protože nejsou v souladu se zásadami rovného zacházení, proporcionality a právní jistoty, ani s články 16, 17 a 20 Listiny.

140 Předkládající soud se v prvé řadě v podstatě táže, zda jsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 neplatné z hlediska zásady rovného zacházení a článku 20 Listiny.

141 Společnost Irish Ferries v obecné rovině tvrdí, že toto nařízení odporuje zásadě rovného zacházení a článku 20 Listiny, jelikož námořním dopravcům ukládá celou řadu povinností, které nemají ani letečtí dopravci ani dopravci v železniční osobní přepravě, ačkoliv se všichni tito dopravci nacházejí ve srovnatelné situaci. Společnost Irish Ferries v tomto ohledu konkrétně zdůrazňuje, že ačkoliv se letecký dopravce může podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 zprostit povinnosti vyplatit náhradu škody, pokud cestujícího informuje o zrušení letu nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu, námořní dopravce takovou možnost podle nařízení č. 1177/2010 nemá.

142 Podle ustálené judikatury platí, že zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 95, jakož i ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 48).

143 Z ustálené judikatury předně vyplývá, že situace podniků působících v odvětví provozu různých způsobů dopravy není srovnatelná, jelikož tyto jednotlivé způsoby dopravy nejsou vzhledem ke způsobům jejich fungování, podmínkám jejich dostupnosti a rozdělení jejich sítí zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich používání. Unijní normotvůrce za těchto okolností mohl zavést v jednotlivých odvětvích dopravy pravidla upravující různé úrovně ochrany spotřebitele (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 96, jakož i ze dne 26. září 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47 a citovaná judikatura).

144 Dále je třeba konstatovat, že v oblasti námořní přepravy se cestující, u jejichž přepravy došlo ke zrušení nebo významnému zpoždění, nacházejí v jiné situaci než cestující využívající jiné dopravní prostředky. Kvůli umístění přístavů a omezenému počtu zajišťovaných spojení, jejichž četnost se může lišit i v závislosti na sezóně, není nepohodlí, které cestujícím vzniká v případě takových událostí, srovnatelné.

145 A nakonec je třeba podotknout, že ačkoliv má bod 1 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 zajistit úroveň ochrany cestujících v námořní přepravě, která je srovnatelná s ochranou cestujících využívajících jiné způsoby přepravy, unijní normotvůrce na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries, nechtěl konstatovat, že jednotlivé způsoby přepravy jsou samy o sobě srovnatelné, ani pro jednotlivé způsoby přepravy zajistit stejnou úroveň ochrany.

146 Takové důvody pro zproštění se odpovědnosti, které stanoví unijní právní úprava vztahující se na jiné způsoby osobní přepravy, než je námořní přeprava, jako je důvod obsažený v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 v případě letecké přepravy cestujících, tudíž při posuzování srovnatelnosti daných situací nelze brát do úvahy.

147 Z toho vyplývá, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 zásadě rovného zacházení ani článku 20 Listiny neodporují.

148 Předkládající soud se – jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí – ve druhé řadě v podstatě táže, zda jsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 v souladu se zásadou proporcionality.

149 Společnost Irish Ferries v tomto ohledu v podstatě tvrdí, že v důsledku povinností, které mají provozovatelé námořní osobní přepravy podle článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010, vznikají těmto provozovatelům v případě zrušení přepravy značné náklady, které jsou naprosto nepřiměřené ve vztahu k cíli tohoto nařízení. Konkrétně je podle jejího názoru nepřiměřené uložit dopravci povinnost vyplatit odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 za situace, kdy tento dopravce cestujícího o zrušení přepravy informoval několik týdnů předem. Nepřiměřené je i to, že cestujícímu, jehož přeprava byla zrušena, je umožněno kumulovat přesměrování do cílového místa podle článku 18 tohoto nařízení a odškodnění podle článku 19 uvedeného nařízení.

150 Nejprve je třeba připomenout, že zásada proporcionality, která patří mezi obecné zásady unijního práva, vyžaduje, aby prostředky zavedené ustanovením unijního práva byly způsobilé k uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračovaly meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné (rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 79).

151 Pokud jde o soudní přezkum podmínek uvedených v předchozím bodě, Soudní dvůr přiznal unijnímu normotvůrci v oblastech, které z jeho strany předpokládají rozhodnutí politické, ekonomické a sociální povahy a v jejichž rámci má provést komplexní posouzení, širokou posuzovací pravomoc. Legalita opatření přijatého v těchto oblastech tudíž může být dotčena pouze zjevnou nepřiměřeností takového opatření ve vztahu k cíli, který hodlá příslušný orgán sledovat. Je tomu tak zvláště v oblasti společné dopravní politiky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 80).

152 Jak bylo připomenuto v bodě 51 tohoto rozsudku, cílem, který sleduje unijní normotvůrce, je v souladu s body 1, 2, 13 a 14 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, kterým bylo v důsledku zrušení nebo významného zpoždění jejich přepravy způsobeno závažné nepohodlí. Za tímto účelem unijní normotvůrce v článcích 18 a 19 tohoto nařízení upravil standardizovanou a okamžitou nápravu některých druhů nepohodlí, které je cestujícím v takových situacích způsobeno.

153 Je na Soudním dvoru, aby posoudil, zda jsou opatření přijatá unijním normotvůrcem zjevně nepřiměřená s ohledem na cíl nařízení č. 1177/2010, kterým je posílit ochranu cestujících a jehož legitimita sama o sobě není zpochybňována.

154 V tomto ohledu je třeba bez dalšího uvést, že opatření upravená v článcích 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 mohou sama o sobě okamžitě napravit některé druhy nepohodlí, které cestujícím vzniklo v důsledku zrušení přepravy, a umožňují tak zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, o kterou toto nařízení usiluje.

155 Cílem opatření stanovených v článku 18 uvedeného nařízení je totiž poskytnout cestujícímu možnost volby mezi tím, že dorazí do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě v rámci přesměrování bez příplatku, za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti, a tím, že se nároku na přepravu vzdá, jelikož požádá o náhradu ceny přepravního dokladu případně spojenou s bezplatným návratem do prvního místa vyplutí uvedeného v přepravní smlouvě při nejbližší příležitosti.

156 Co se týče odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010, je třeba uvést, že se toto odškodnění liší ve svém základu a výši v závislosti na délce zpoždění při připlutí do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě s ohledem na dobu trvání přepravy. Jestliže se cestující v návaznosti na zrušení přepravy rozhodne pro přesměrování do svého cílového místa, v jehož důsledku může s ohledem na specifika odvětví námořní přepravy dorazit do cílového místa s významným zpožděním kvůli čekání na náhradní přepravu nebo nutnosti nalodit se nebo vylodit se v jiných přístavech, než které byly původně naplánovány, tato kritéria užívaná při určování toho, zda mají cestující na toto odškodnění nárok, podle všeho nejsou s požadavkem proporcionality neslučitelná.

157 Kromě toho je třeba uvést, že skutečnost, že výpočet odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení vychází z ceny přepravního dokladu, kterou cestující skutečně zaplatil, sama o sobě znamená, že unijní normotvůrce zvolil přiměřený přístup k nápravě škodlivých následků zpoždění nebo zrušení, které má uvedené nařízení zhojit.

158 I když společnost Irish Ferries tvrdí, že opatření k odškodnění podle článku 19 nařízení č. 1177/2010 mohou mít značné důsledky na výdaje dopravců a nejsou přiměřená, je třeba konstatovat, že Soudní dvůr již v oblasti osobní letecké přepravy rozhodl, že nelze mít za to, že takové důsledky jsou ve vztahu k cíli vysoké úrovně ochrany cestujících nepřiměřené. Význam přiznávaný cíli ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v námořní přepravě, totiž může odůvodnit i značně negativní hospodářské důsledky vzniklé některým hospodářským subjektům (obdobně viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 47 a 48).

159 Ještě je třeba uvést, že splněním povinností vyplývajících z nařízení č. 1177/2010 není dotčena možnost námořních dopravců požadovat v souladu s vnitrostátním právem od jakékoliv osoby, a to i třetí osoby, náhradu škody; to přitom musí ověřit předkládající soud. Taková náhrada tedy může zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností. Podle všeho navíc není nepřiměřené, aby tyto povinnosti, s výhradou výše uvedeného nároku na náhradu škody, měli nejprve námořní dopravci, s nimiž dotyční cestující uzavřeli přepravní smlouvu, která je opravňuje k přepravě, jež by neměla být ani zrušena, ani zpožděna.

160 Co se nakonec týče odškodnění podle čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010, je třeba uvést, že v souladu s čl. 20 odst. 4 tohoto nařízení se námořní dopravci mohou povinnosti vyplatit toto odškodnění zprostit, pokud prokážou, že zrušení či zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

S ohledem na existenci takového liberačního důvodu a na restriktivní podmínky splnění této povinnosti odškodnění, kterou musí námořní dopravci dodržovat, uvedená povinnost podle všeho není vzhledem ke sledovanému cíli zjevně nepřiměřená.

161 Z výše uvedených úvah vyplývá, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 nejsou neplatné z důvodu porušení zásady proporcionality.

162 Předkládající soud se ve třetí řadě v podstatě táže, zda jsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 v souladu se zásadou právní jistoty.

163 V tomto ohledu si předkládající soud klade otázky v souvislosti s argumentací, kterou před ním uvedla společnost Irish Ferries a podle níž zaprvé články 18 a 19 tohoto nařízení odporují zásadě právní jistoty, jelikož ukládají dopravcům striktní povinnosti bez jasného právního základu, a zadruhé tuto zásadu porušuje konkrétně čl. 19 odst. 1 uvedeného nařízení tím, že ukládá dopravcům povinnost zaplatit odškodnění ve výši procentního podílu ceny přepravního dokladu, aniž posledně uvedený pojem definuje.

164 Nejprve je třeba připomenout, že zásada právní jistoty je základní zásadou unijního práva, která zejména vyžaduje, aby právní úprava byla jasná a přesná, tak aby jednotlivci mohli jednoznačně zjistit svá práva a povinnosti a postupovat podle toho (rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 68 a citovaná judikatura).

165 Co se v projednávaném případě zaprvé týče všeobecného tvrzení společnosti Irish Ferries, že nařízení č. 1177/2010 odporuje zásadě právní jistoty, jelikož ukládá dopravcům příliš striktní povinnosti, které v tomto nařízení nemají jasný právní základ, je třeba ho – jak uvedl generální advokát v bodě 223 svého stanoviska – v souladu s judikaturou citovanou v bodech 132 až 134 tohoto rozsudku odmítnout, jelikož na něj Soudní dvůr kvůli jeho vágnosti a obecnosti nemůže užitečně odpovědět.

166 Co se zadruhé týče tvrzení o nepřesnosti pojmu „cena přepravního dokladu“ obsaženého v čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010, je pravda, že pojem „cena přepravního dokladu“, na němž je založen výpočet výše odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení, není definován ani v odstavci 1 tohoto článku, ani v článku 3 uvedeného nařízení.

167 Je však třeba uvést, že tento obecný pojem se má vztahovat na neurčité množství situací, které nelze předvídat, a nikoli na určité přepravní doklady, jejichž složky lze předem specifikovat v normativním aktu unijního práva. Je třeba rovněž uvést, že unijní normotvůrce chtěl v čl. 19 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 upřesnit, že odškodnění, které má dopravce zaplatit, se vypočítá „vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za […] osobní přepravu“, takže je třeba mít za to, že uvedený pojem nelze považovat za nedostatečně přesný. V tomto ohledu je třeba podotknout, že skutečnost, že Soudní dvůr tento pojem vyložil, jak je uvedeno v bodech 95 až 98 tohoto rozsudku, nepostačuje k prokázání toho, že došlo k porušení zásady právní jistoty, neboť v důsledku takového postupu by – jak uvedl generální advokát v bodě 224 svého stanoviska – byla vyloučena jakákoliv jiná metoda výkladu, než je doslovný výklad obecně závazného ustanovení.

168 Je proto třeba konstatovat, že tím, že čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 odkazuje na pojem „cena přepravního dokladu“ a zároveň tento pojem nedefinuje, obecné zásadě právní jistoty neodporuje.

169 Předkládající soud se ve čtvrté řadě v podstatě táže, zda jsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 v souladu s článkem 16 Listiny, který zaručuje svobodu podnikání, a s článkem 17 Listiny, který zaručuje právo námořních dopravců na vlastnictví.

170 V této souvislosti je třeba nejprve uvést, že se svoboda podnikání a právo na vlastnictví neprojevují jako absolutní výsady, ale musí na ně být nahlíženo v souvislosti s jejich společenskou funkcí (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 60).

171 Článek 52 odst. 1 Listiny dále připouští, že výkon práv zakotvených v Listině může být omezen za předpokladu, že jsou tato omezení stanovena zákonem, respektují podstatu uvedených práv a svobod a že při dodržení zásady proporcionality jsou nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.

172 Dochází-li konečně ke střetu několika práv chráněných unijním právním řádem, musí být při tomto posouzení nutně vyváženy požadavky spojené s ochranou těchto různých práv a nastolena spravedlivá rovnováha mezi těmito právy (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 62).

173 Ačkoliv předkládající soud v projednávané věci poukazuje na články 16 a 17 Listiny, je třeba zohlednit i její článek 38, který má podobně jako článek 169 SFEU zajišťovat v politikách Unie vysokou úroveň ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v námořní přepravě. Jak totiž bylo připomenuto v bodě 51 tohoto rozsudku, ochrana cestujících patří mezi hlavní cíle nařízení č. 1177/2010.

174 Z bodů 150 až 161 tohoto rozsudku, které se týkají zásady proporcionality, přitom vyplývá, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 musí být považovány za ustanovení, která splňují požadavek na vyvážení různých dotčených základních práv a na nastolení spravedlivé rovnováhy mezi nimi.

175 Z toho vyplývá, že uvedená ustanovení článkům 16 a 17 Listiny neodporují.

176 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že z posouzení desáté otázky nevyplynul žádný závěr, kterým by mohla být dotčena platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010.

K nákladům řízení

177 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

1) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 musí být vykládáno v tom smyslu, že se použije v případě, kdy dopravce zruší osobní přepravu, přičemž tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, a to proto, že loď, která měla tuto přepravu zajistit, byla dodána se zpožděním a nebylo možno ji nikterak nahradit.**

2) Článek 18 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že za situace, kdy je osobní přeprava zrušena a na téže trase neexistuje žádná alternativní přeprava, je dopravce povinen nabídnout cestujícímu v rámci jeho práva na přesměrování do cílového místa za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti, které je upraveno v tomto ustanovení, alternativní přepravu po jiné trase, než je trasa zrušené přepravy, nebo námořní přepravu spojenou s jinými druhy přepravy, jako je silniční nebo železniční přeprava, a je povinen uhradit případné další náklady vynaložené cestujícím v rámci tohoto přesměrování do cílového místa.

3) Články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládány v tom smyslu, že pokud dopravce zruší osobní přepravu a tuto skutečnost cestujícím oznámí několik týdnů před původně plánovaným vyplutím, platí, že cestující má nárok na odškodnění podle článku 19 tohoto nařízení, pokud se v souladu s článkem 18 uvedeného nařízení rozhodne pro přesměrování při nejbližší příležitosti nebo pro odložení své cesty na později a dorazí do původně plánovaného cílového místa se zpožděním, které přesahuje prahové hodnoty stanovené v článku 19 téhož nařízení. Pokud se naproti tomu cestující rozhodne pro náhradu ceny přepravního dokladu, takový nárok na odškodnění podle tohoto článku nemá.

4) Článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „cena přepravního dokladu“ obsažený v tomto článku zahrnuje i náklady na volitelné doplňkové služby vybrané cestujícím, jako je rezervace kajuty či klece pro zvířata nebo přístup do prémiových společenských prostor.

5) Článek 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že opožděné dodání lodi pro osobní přepravu, v jehož důsledku byly zrušeny všechny plavby, které měla tato loď zajistit na nové námořní trase, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

6) Článek 24 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícímu, který požaduje odškodnění dle článku 19 tohoto nařízení, neukládá povinnost podat žádost ve formě stížnosti u dopravce ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy přeprava byla nebo měla být uskutečněna.

7) Článek 25 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že do pravomoci vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním tohoto nařízení, který je určen členským státem, spadá nejen osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území tohoto členského státu, ale také osobní přeprava z přístavu nacházejícího se na území jiného členského státu do přístavu nacházejícího se na území prvního členského státu, jestliže je posledně uvedená přeprava součástí zpáteční cesty, která byla v plném rozsahu zrušena.

8) Z posouzení desáté otázky nevyplynul žádný závěr, kterým by mohla být dotčena platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010.

Podpisy