



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 2. septembra 2021 *

Obsah

Právny rámec	3
Právo Únie	3
Nariadenie (EÚ) č. 1177/2010	3
Nariadenie (ES) č. 261/2004	9
Írske právo	9
Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky	10
O prejudiciálnych otázkach	14
O prvej otázke	14
O tretej otázke	17
O druhej a štvrtej otázke, ako aj o piatej otázke písm. a)	19
O piatej otázke písm. b)	21
O šiestej otázke	23
O siedmej otázke	24
O ôsmej otázke	26
O deviatej otázke	27
O desiatej otázke	28
O trovách	32

* Jazyk konania: angličtina.

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Námorná doprava – Práva cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave – Nariadenie (ES) č. 1177/2010 – Články 18 a 19, článok 20 ods. 4 a články 24 a 25 – Zrušenie služieb osobnej dopravy – Oneskorené dodanie plavidla dopravcovi – Oznamenie pred pôvodne stanoveným dátumom odchodu – Dôsledky – Právo na presmerovanie – Podmienky – Preplatenie dodatočných nákladov – Právo na náhradu – Výpočet – Pojem cena cestovného lístka – Vnútroštátny orgán zodpovedný za presadzovanie nariadenia č. 1177/2010 – Právomoc – Pojem sťažnosť – Posúdenie platnosti – Články 16, 17, 20 a 47 Charty základných práv Európskej únie – Zásady proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania“

Vo veci C-570/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím High Court (Vrchný súd, Írsko) z 22. júla 2019 a doručený Súdnemu dvoru 26. júla 2019, ktorý súvisí s konaním:

Irish Ferries Ltd

proti

National Transport Authority,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, sudcovia N. Piçarra, D. Šváby (spravodajca), S. Rodin a K. Jürimäe,

generálny advokát: M. Szpunar,

tajomník: C. Strömholm, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 9. septembra 2020,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Irish Ferries Ltd, v zastúpení: V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath a E. Roberts, solicitors, C. Donnelly a P. Sreenan, SC,
- National Transport Authority, v zastúpení: M. Collins a D. McGrath, SC, S. Murray, BL, M. Doyle, K. Quigley a E. O'Hanrahan, solicitors,
- Írsko, v zastúpení: M. Browne, G. Hodge, J. Quaney a A. Joyce, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci P. McGarry, SC, a M. Finan, BL,
- Európsky parlament, v zastúpení: L. G. Knudsen a A. Tamás, splnomocnení zástupcovia,
- Rada Európskej únie, v zastúpení: O. Segnana a R. Meyer, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: N. Yerrell, L. Armati a S. L. Kaléda, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 4. marca 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článkov 18 a 19, článku 20 ods. 4 a článkov 24 a 25 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, 2010, s. 1), ako aj platnosti tohto nariadenia.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Irish Ferries Ltd na jednej strane a National Transport Authority (Národný úrad pre dopravu, Írsko) (ďalej len „írsky úrad pre dopravu“) vo veci podmienok náhrady pre cestujúcich dotknutých zrušením plavieb medzi Dublinom (Írsko) a Cherbourgom (Francúzsko).

Právny rámec

Právo Únie

Nariadenie (EÚ) č. 1177/2010

- 3 Odôvodnenia 1, 2, 3, 12 až 15, 17 a 19 nariadenia č. 1177/2010 stanovujú:
 - „(1) Cieľom akcie Únie v oblasti námornej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy by malo byť okrem iného zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, ktorá je porovnateľná s inými druhmi dopravy. Okrem toho by sa mali v plnej miere zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti.
 - (2) Keďže cestujúci v námornej doprave a vnútrozemskej vodnej doprave je slabšou stranou zmluvy o doprave, všetkým cestujúcim by sa mala poskytovať minimálna úroveň ochrany. Nič by nemalo dopravcom brániť ponúknuť zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúcich výhodnejšie ako podmienky ustanovené v tomto nariadení. Zároveň však cieľom tohto nariadenia nie je zasahovať do obchodných vzťahov medzi podnikmi, pokiaľ ide o prepravu tovaru. Na účely tohto nariadenia by sa najmä dohody medzi cestným dopravcom a dopravcom nemali chápať ako zmluvy o doprave, a preto by podľa tohto nariadenia nemali v prípade meškania oprávňovať cestného dopravcu alebo jeho zamestnancov na náhradu.
 - (3) Ochrana cestujúcich by sa mala vzťahovať nielen na osobnú dopravu medzi prístavmi nachádzajúcimi sa na území členských štátov, ale aj na osobnú dopravu medzi uvedenými prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa mimo územia členských štátov, pričom by sa malo vziať do úvahy riziko narušenia hospodárskej súťaže na trhu osobnej dopravy. Pojem ‚doprovca Únie‘ by sa mal preto na účely tohto nariadenia vykladať čo najširšie, avšak bez toho, aby to ovplyvnilo iné právne akty Únie, ako sú nariadenie Rady (EHS) č. 4056/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu [(Ú. v. EŠ L 378, 1986, s. 4; Mim. vyd. 07/001, s. 241)]

a nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) [(Ú. v. ES L 364, 1992, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10)].

...

- (12) Cestujúci by mali byť v prípade zrušenia alebo meškania akejkoľvek osobnej dopravy alebo výletnej plavby primerane informovaní. Tieto informácie by mali cestujúcim pomôcť prijať potrebné opatrenia a v prípade potreby získať informácie o alternatívnych spojeniach.
- (13) Problémy, ktoré zažívajú cestujúci z dôvodu zrušenia alebo dlhého meškania ich spoja, by sa mali zmenšiť. V záujme toho by sa mala cestujúcim poskytovať primeraná starostlivosť a možnosť zrušiť svoju cestu a nechať si preplatiť cestovné lístky alebo dosiahnuť presmerovanie trasy za uspokojivých podmienok. Vhodné ubytovanie pre cestujúcich nemusí nevyhnutne pozostávať z hotelových izieb, ale aj z iného vhodného ubytovania, ktoré je k dispozícii, v závislosti najmä od okolností týkajúcich sa každej konkrétnej situácie, vozidiel cestujúcich a charakteristických znakov lode. V tejto súvislosti a v riadne odôvodnených prípadoch mimoriadnych a naliehavých okolností by dopravcovia mali byť schopní plne využiť dostupné príslušné zariadenia v spolupráci s civilnými orgánmi.
- (14) Dopravcovia by mali zabezpečiť vyplatenie náhrady cestujúcim v prípade zrušenia alebo meškania spojenia vo výške určitého percentuálneho podielu z ceny cestovného lístka okrem prípadov, keď je zrušenie alebo meškanie spôsobené poveternostnými podmienkami ohrozujúcimi bezpečnú prevádzku lode alebo mimoriadnymi okolnosťami, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia.
- (15) Dopravcovia by v súlade so všeobecne akceptovanými zásadami mali znášať bremeno dokazovania skutočnosti, že zrušenie alebo meškanie spôsobili takéto poveternostné podmienky alebo mimoriadne okolnosti.

...

- (17) Mimoriadne okolnosti by mali okrem iného zahŕňať prírodné katastrofy, ako sú požiare a zemetrasenia, teroristické útoky, vojny a vojenské alebo občianske ozbrojené konflikty, povstania, vojenskú alebo nezákonnú konfiškáciu, pracovné konflikty, vyloženie chorej, zranenej alebo mŕtvej osoby, pátracie a záchranné operácie na mori alebo vnútrozemských vodných cestách, opatrenia potrebné na ochranu životného prostredia, rozhodnutia prijaté orgánmi riadiacimi premávku alebo prístavnými orgánmi, alebo rozhodnutia príslušných orgánov v oblasti verejného poriadku a bezpečnosti, ako aj rozhodnutia na pokrytie naliehavých dopravných potrieb.

...

- (19) Súdny dvor Európskej únie už rozhodol o tom, že na problémy, ktoré viedli k zrušeniu alebo meškaniu, sa pojem mimoriadnych okolností môže vzťahovať len do tej miery, ak vyplývajú z udalostí, ktoré nepatria do bežne vykonávanej činnosti príslušného dopravcu a vymykajú sa jeho priamemu vplyvu. Treba poznamenať, že poveternostné podmienky ohrozujúce bezpečnú prevádzku lode sa skutočne vymykajú kontrole dopravcu.“

4 Článok 2 nariadenia č. 1177/2010, nazvaný „Rozsah pôsobnosti“, stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje vo vzťahu k cestujúcim:

- a) v osobnej doprave [ktorí využívajú osobnú dopravu – *neoficiálny preklad*], keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu;
- b) v osobnej doprave [ktorí využívajú osobnú dopravu – *neoficiálny preklad*], keď sa prístav nalodenia nachádza mimo územia členského štátu a prístav vylodenia sa nachádza na území členského štátu, ak dané spojenie prevádzkuje dopravca Únie v zmysle článku 3 písm. e);
- c) na výletnej plavbe, keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu. Na týchto cestujúcich sa však nevzťahujú článok 16 ods. 2, články 18 a 19 a článok 20 ods. 1 a 4.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje vo vzťahu k cestujúcim:

- a) na lodiach, ktoré sú certifikované na prevoz najviac 12 cestujúcich;
- b) na lodiach, ktorých posádka zodpovednú za prevádzku lode tvoria najviac tri osoby, alebo ak dĺžka trasy celkovej osobnej dopravy je menej ako 500 metrov jednosmerne;
- c) na exkurziách a výletoch, ktoré nie sú výletnými plavbami, alebo
- d) na lodiach, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, a na pôvodných historických osobných lodiach a ich jednotlivých replikách, ktoré boli navrhnuté pred rokom 1965 a postavené prevažne z pôvodných materiálov a ktoré sú certifikované na prevoz najviac 36 cestujúcich.

3. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia na dva roky od 18. decembra 2012 námorné lode s hrubou priestornosťou menej ako 300 RT prevádzkované v rámci vnútroštátnej dopravy pod podmienkou, že práva cestujúcich podľa tohto nariadenia sú primerane zabezpečené vnútroštátnym právom.

4. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia osobnú dopravu, ktorá je súčasťou povinností vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, zákaziek na služby vo verejnom záujme alebo integrovaných služieb, za predpokladu, že práva cestujúcich vyplývajúce z tohto nariadenia sú porovnateľne zaručené v rámci vnútroštátneho práva.

...“

5 Článok 3 tohto nariadenia obsahuje tieto definície:

“...“

- f) „osobná doprava“ je komerčná osobná námorná alebo vnútrozemská vodná doprava, ktorá sa riadi uverejneným harmonogramom;

...“

m) ‚zmluva o preprave‘ je zmluva o preprave medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb osobnej dopravy alebo výletných plavieb;

n) ‚cestovný lístok‘ je platný doklad alebo iný dôkaz o zmluve o preprave;

...

r) ‚rezervácia‘ je rezervovanie konkrétneho odchodu linky osobnej dopravy alebo výletnej plavby;

...“

6 Článok 4 uvedeného nariadenia, nazvaný „Cestovné lístky a nediskriminačné zmluvné podmienky“, vo svojom odseku 2 stanovuje:

„Bez toho, aby boli dotknuté sociálne tarify, zmluvné podmienky a tarify, ktoré uplatňujú dopravcovia alebo predajcovia cestovných lístkov, sa poskytujú širokej verejnosti bez akejkoľvek priamej alebo nepriamej diskriminácie na základe štátnej príslušnosti konečného zákazníka alebo miesta usadenia dopravcov alebo predajcov cestovných lístkov v rámci Únie.“

7 V kapitole II toho istého nariadenia, nazvanej „Práva zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou“, článok 7 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na dopravu“, vo svojom odseku 2 stanovuje:

„Rezervácie a cestovné lístky sa zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou ponúkajú bez dodatočných príplatkov a za rovnakých podmienok ako ostatným cestujúcim.“

8 V kapitole III nariadenia č. 1177/2010, nazvanej „Povinnosti dopravcov a prevádzkovateľov terminálov v prípade prerušenia cesty“, článok 18 tohto nariadenia, nazvaný „Presmerovanie a náhrada v prípade zrušenia alebo omeškania odchodu“, stanovuje:

„1. Ak dopravca odôvodnene očakáva zrušenie alebo meškanie odchodu linky osobnej dopravy z prístavného terminálu o viac ako 90 minút, cestujúcim sa bezodkladne ponúkne na výber medzi:

a) presmerovaním za porovnateľných podmienok do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej novej príležitosti a bez dodatočných príplatkov;

b) náhradou ceny cestovného lístka a v relevantných prípadoch bezplatnou dopravou naspäť do prvého miesta odchodu stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej novej príležitosti.

2. Ak sa linka osobnej dopravy zruší alebo pri odchode z prístavu omešká o viac ako 90 minút, cestujúci majú právo na takéto presmerovanie alebo náhradu ceny cestovného lístka od dopravcu.

3. Náhrada ustanovená v odseku 1 písm. b) a odseku 2 sa vypláti do siedmich dní v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovým príkazom alebo bankovým šekom vo výške celej ceny cestovného lístka, za ktorú bol zakúpený, za nevykonanú časť alebo časti cesty a za vykonanú časť alebo časti cesty, ak už cesta nespĺňa svoj účel v súvislosti s pôvodným plánom cesty cestujúceho. Ak cestujúci súhlasí, možno úplnú náhradu cestovného lístka uhradiť prostredníctvom poukážok a/alebo iných služieb, ktorých cena zodpovedá cene, za akú bol lístok zakúpený, a za predpokladu, že podmienky sú flexibilné, najmä pokiaľ ide o čas platnosti a cieľ cesty.“

9 Článok 19 tohto nariadenia, nazvaný „Náhrada ceny cestovného lístka v prípade omeškania pri príchode“, stanovuje:

„1. Bez toho, aby cestujúci stratili právo na prepravu, môžu v prípade meškania pri príchode do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave od dopravcu žiadať náhradu. Minimálna výška náhrady je 25 % ceny cestovného lístka za meškanie, ktoré trvá najmenej:

- a) jednu hodinu v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať najviac štyri hodiny;
- b) dve hodiny v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako štyri hodiny, ale menej ako osem hodín;
- c) tri hodiny v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako osem hodín, avšak najviac 24 hodín, alebo
- d) šesť hodín v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako 24 hodín.

Ak je meškanie dlhšie ako dvojnásobok času stanoveného v písmenách a) až d), výška náhrady je 50 % ceny cestovného lístka.

2. Cestujúci, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka a ktorí sa počas obdobia jeho platnosti viackrát stretli s meškaním pri príchode, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami dopravcu pre náhrady. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania pri príchode a na výpočet náhrady.

3. Náhrada sa počíta v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za omeškanú osobnú prepravu.

4. Ak ide o dopravu zahŕňajúcu spätočnú cestu, náhrada za meškanie pri príchode na prvej ceste alebo spätočnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za danú osobnú prepravu.

5. Náhrada sa vyplatí do jedného mesiaca od predloženia žiadosti o náhradu. Náhradu možno uhradiť prostredníctvom poukážok a/alebo iných služieb za predpokladu, že termíny sú flexibilné, najmä pokiaľ ide o obdobie platnosti a cieľ cesty. Na žiadosť cestujúceho je náhrada finančná.

6. Náhrada ceny cestovného lístka sa nezníži o náklady na finančnú transakciu, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Dopravcovia môžu zaviesť minimálnu sumu, pod ktorej úroveň sa náhrady nebudú vyplácať. Táto minimálna suma nepresiahne 6 [eur].“

10 Článok 20 uvedeného nariadenia, nazvaný „Výnimky“, znie:

„1. Články 17, 18 a 19 sa nevzťahujú na cestujúcich s otvorenými cestovnými lístkami, pokiaľ nie je určený čas odchodu, s výnimkou cestujúcich, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka.

2. Články 17 a 19 sa neuplatňujú, ak je cestujúci o zrušení alebo meškaní informovaný pred zakúpením cestovného lístka, alebo ak zrušenie alebo meškanie zaviniť cestujúci.

3. Článok 17 ods. 2 sa neuplatňuje, ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky, ktoré ohrozujú bezpečnú prevádzku lode.

4. Článok 19 sa neuplatňuje, ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky ohrozujúce bezpečnú prevádzku lode alebo mimoriadne okolnosti brániace vykonaniu osobnej dopravy, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia.“

11 Článok 24 tohto istého nariadenia, nazvaný „Sťažnosti“, ktorý sa nachádza v kapitole IV tohto nariadenia, nazvanej „Všeobecné pravidlá informovania a podávania sťažností“, stanovuje:

„1. Dopravcovia a prevádzkovatelia terminálov vytvoria alebo zavedú prístupný mechanizmus vybavovania sťažností, pokiaľ ide o práva a povinnosti, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

2. Ak cestujúci, na ktorého sa vzťahuje toto nariadenie, chce dopravcovi alebo prevádzkovateľovi terminálu predložiť sťažnosť, musí tak urobiť do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť. Dopravca alebo prevádzkovateľ terminálu do jedného mesiaca od doručenia sťažnosti oznámi cestujúcemu, či je jeho sťažnosť opodstatnená, zamietnutá alebo sa stále posudzuje. Čas vymedzený na poskytnutie konečnej odpovede nepresiahne dva mesiace od doručenia sťažnosti.“

12 Článok 25 nariadenia č. 1177/2010, nazvaný „Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie“, ktorý sa nachádza v kapitole V tohto nariadenia, nazvanej „Presadzovanie a vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie“, stanovuje:

„1. Každý členský štát určí nový alebo existujúci orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu a výletné plavby z prístavov, ktoré sa nachádzajú na jeho území, a osobnú dopravu z tretích krajín do týchto prístavov. Každý orgán prijme opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto nariadením.

Každý orgán je nezávislý od obchodných záujmov, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie.

2. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch určených v súlade s týmto článkom.

3. Každý cestujúci môže v súlade s vnútroštátnym právom predložiť sťažnosť v súvislosti s údajným porušením tohto nariadenia príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek inému príslušnému orgánu, ktorý určí členský štát. Príslušný orgán poskytne cestujúcim odôvodnenú odpoveď na ich sťažnosť v primeranej lehote.

Členský štát môže rozhodnúť o tom, že:

a) cestujúci má predložiť sťažnosť, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, najprv dopravcovi alebo prevádzkovateľovi terminálu a/alebo

b) vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie alebo akýkoľvek iný príslušný orgán, ktorý určí členský štát, konajú ako odvolací orgán pre sťažnosti, ktoré sa nevyriešia podľa článku 24.

4. Členské štáty, ktoré sa rozhodli vyňať určité služby podľa článku 2 ods. 4, zabezpečia, aby existoval porovnateľný mechanizmus presadzovania práv cestujúcich.“

Nariadenie (ES) č. 261/2004

- 13 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10), obsahuje článok 5, nazvaný „Zrušenie“, ktorého odsek 1 stanovuje:

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [príslušní cestujúci – *neoficiálny preklad*]:

...

- c) ... majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
- i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
 - ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu[; alebo]
 - iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.“

Írske právo

- 14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [nariadenie z roku 2012 vykonávajúce právnu úpravu Európskej únie (o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave)] (ďalej len „nariadenie z roku 2012“), prijaté 10. októbra 2012, vo svojom § 3 označuje írsky úrad pre dopravu ako orgán zodpovedný za presadzovanie v zmysle článku 25 nariadenia č. 1177/2010.
- 15 V súlade s § 4 ods. 1 nariadenia z roku 2012 írsky úrad pre dopravu, pokiaľ sa domnieva, že poskytovateľ služieb nedodržiava nariadenie č. 1177/2010, môže *ex offo* alebo na základe sťažnosti podanej cestujúcim zaslať tomuto poskytovateľovi „oznámenie uvádzajúce predmetné nesplnenie povinnosti alebo porušenie, ktorým sa mu ukladá povinnosť prijať v uvedenej lehote opatrenia, ktoré sú v ňom spresnené, aby dosiahol súlad s týmto oznámením“.
- 16 § 4 ods. 2 nariadenia z roku 2012 stanovuje, že v prípadoch, keď je oznámenie zaslané podľa § 4 ods. 1 tohto nariadenia, poskytovateľ služieb môže predložiť svoje vyjadrenie írskemu úradu pre dopravu do 21 dní. Tento úrad preskúma toto vyjadrenie a potvrdí, zmení alebo vezme späť toto oznámenie.
- 17 Napokon podľa § 4 ods. 3 nariadenia z roku 2012 poskytovateľ služieb, ktorému bolo zaslané oznámenie na základe tohto nariadenia a ktorý ho nedodrží, spácha trestný čin, za ktorý možno v prípade odsúdenia v skrátenej konaní uložiť pokutu vo výške 5 000 eur alebo v prípade odsúdenia na základe obžaloby peňažný trest nepresahujúci 250 000 eur.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 18 V roku 2016 spoločnosť Irish Continental Group plc, ktorá je materskou spoločnosťou spoločnosti Irish Ferries, uzavrela so spoločnosťou Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, založenou podľa nemeckého práva (ďalej len „lodenica“), zmluvu o stavbe plavidla s plánovaným dodaním tohto plavidla, ktoré bude plne spôsobilé na prevádzku, najneskôr do 26. mája 2018.
- 19 Uvedené plavidlo malo byť dané do prevádzky od letnej sezóny roku 2018, aby zabezpečovalo rôzne spojenia, medzi ktorými bolo aj nové stále spiatočné spojenie medzi Dublinom a Cherbourgom (ďalej len „spojenie Dublin-Cherbourg“).
- 20 Vzhľadom na dĺžku plavby, približne 18 hodín, Irish Ferries plánovala prevádzkovať toto plavidlo s cieľom zabezpečiť spojenie Dublin-Cherbourg striedavo každý druhý deň s iným plavidlom, ktoré prevádzkovala počas sezóny 2018 na spojeniach medzi Rosslare (Írsko) a Cherbourgom a medzi Rosslare a Roscoffom (Francúzsko), a ponúkala by tak každodennú prepravu medzi Írskom a Francúzskom, avšak s odchodom a príchodom v rôznych prístavoch.
- 21 V januári 2017 lodenica ústne oznámila spoločnosti Irish Ferries, že dodanie predmetného plavidla plánuje najneskôr 22. júna 2018.
- 22 Dňa 27. októbra 2017 Irish Ferries otvorila registráciu rezervácií na sezónu 2018, pretože väčšina cestujúcich si rezervuje plavby vopred. Lodencia 1. novembra 2017 potvrdila, že predmetné plavidlo bude skutočne dodané 22. júna 2018 tak, aby bolo pripravené na prvú plavbu naplánovanú na 12. júla 2018.
- 23 Dňa 18. apríla 2018 však lodenica informovala Irish Ferries, že predmetná loď nebude dodaná pred 13. júlom 2018 z dôvodu omeškania zo strany externých dodávateľov zariadení, ktorí boli najatí ako subdodávatelia. V dôsledku toho sa plavby nemohli začať podľa plánu 12. júla 2018, pričom sa to dotklo aj niektorých iných plavieb.
- 24 Po tom, čo Irish Ferries 20. apríla 2018 konštatovala, že nemôže nahradiť toto plavidlo plavidlom svojej flotily, ani náhradným plavidlom prenajatým prostredníctvom lodného makléra, zrušila naplánované plavby predmetného plavidla až do nového dátumu dodania tohto plavidla, posunutého o rezervnú lehotu. Irish Ferries teda zrušila plavby v období od 12. do 29. júla 2018.
- 25 V rámci tohto zrušenia Irish Ferries podnikla určité kroky. Po prvé všetkým dotknutým cestujúcim oznámila zrušenie plavieb dvanásť týždňov vopred. Po druhé týmto cestujúcim ponúkla úplnú okamžitú náhradu ceny cestovného lístka alebo možnosť rezervácie iných plavieb podľa ich výberu (ďalej len „náhradné plavby“). Vzhľadom na to, že na spojení Dublin-Cherbourg neexistovala iná identická dopravná služba, Irish Ferries dotknutým cestujúcim ponúkla celý rad náhradných plavieb s miestom nalodenia a vylodenia v rôznych prístavoch spájajúcich priamo Írsko a Francúzsko alebo nepriamo, t. j. cez Veľkú Britániu (Spojené kráľovstvo). Írsky úrad pre dopravu však pred vnútroštátnym súdom spochybňuje skutočnosť, že by Irish Ferries ponúkla všetkým cestujúcim presmerovanie cez pozemný most.
- 26 Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí boli presmerovaní tak, že namiesto Dublinu mali mať príchod alebo odchod v Rosslare a/alebo namiesto Cherbourgú príchod alebo odchod v Roscoffe, Irish Ferries neponúkala náhradu dodatočných nákladov, ktoré museli títo cestujúci prípadne vynaložiť. Irish Ferries sa totiž domnievala, že dodatočné náklady nevznikli všetkým cestujúcim, keďže niektorí z nich sa nachádzali bližšie k Roscoffu ako k Cherbourgú.

- 27 Dňa 9. mája 2018 írsky úrad pre dopravu upozornil Irish Ferries, že preskúmal okolnosti zrušenia plavieb v období od 12. do 29. júla 2018 „s cieľom stanoviť pravidlá uplatňovania [nariadenia č. 1177/2010] v tomto prípade“, a požiadal ju, aby mu vysvetlila dôvody, pre ktoré sa tento dopravca domnieval, že toto zrušenie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktoré nemohol ovplyvniť.
- 28 Dňa 1. júna 2018 írsky úrad pre dopravu požiadal Irish Ferries o dodatočné informácie týkajúce sa toho, ako táto spoločnosť dodržiava článok 18 nariadenia č. 1177/2010.
- 29 Dňa 11. júna 2018 lodenica oznámila spoločnosti Irish Ferries, že dodanie predmetného plavidla sa oneskorí až do bližšie neurčeného dátumu v septembri 2018 z dôvodu omeškania subdodávateľa v súvislosti s prácami týkajúcimi sa elektrických káblov a inštalácie elektrickej siete na trupe a palube, ako aj z dôvodu omeškania v súvislosti s dodaním interiérových prvkov pre verejné priestory. Napokon bolo toto plavidlo dodané 12. decembra 2018, teda s omeškaním približne 200 dní.
- 30 Keďže Irish Ferries nemohla prevádzkovať predmetné plavidlo a nemohla si prenajať náhradné plavidlo, rozhodla sa zrušiť všetky plavby naplánované po 30. júli 2018.
- 31 V rámci tohto zrušenia Irish Ferries podnikla určité kroky. Po prvé, hneď ako jej bolo potvrdené, že náhradné plavidlo nebolo možné prenajať, uvedené zrušenie oznámila všetkým dotknutým cestujúcim, a to sedem až dvanásť týždňov pred plavbou. Po druhé týmto cestujúcim ponúkla možnosť zrušenia a získania úplnej okamžitej náhrady ceny cestovného lístka. Po tretie uvedeným cestujúcim ponúkla možnosť využiť náhradné plavby do Francúzska bez náhrady prípadných dodatočných nákladov. Cestujúcim tiež navrhla, že ich presmeruje cez pozemný most, ktorý si mohli vybrať spomedzi tých, ktoré ponúkala, a to s odchodom z ktoréhokoľvek írskoho prístavu pre trajekty a s príchodom do takých francúzskych prístavov, akými sú Cherbourg, Roscoff, Calais a Caen. Cestujúcim sa teda nahrádzali náklady na palivo, ktoré vynaložili na cestu cez Veľkú Britániu.
- 32 Z týchto krokov vyplynulo, že z 20 000 cestujúcich dotknutých týmito zrušeniami sa 82 % rozhodlo pre náhradné plavby so spoločnosťou Irish Ferries alebo s inými dopravcami, 3 % cestujúcich uprednostnilo využitie pozemného mosta a zostávajúcich 15 % súhlasilo s náhradou ceny cestovného lístka v plnej výške.
- 33 Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí si zvolili náhradné plavby, prípadné dodatočné príplatky neboli cestujúcim fakturované, ale uhradila ich Irish Ferries. Okrem toho Irish Ferries nahradila prípadné rozdiely vo výdavkoch vynaložených na palube.
- 34 Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí si zvolili pozemný most, Irish Ferries im nahradila náklady na palivo potrebné na cestu cez Veľkú Britániu.
- 35 Irish Ferries však cestujúcim, ktorí o to požiadali na základe článku 19 nariadenia č. 1177/2010, nezaplatila náhradu za meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta, keďže usúdila, že im navrhla presmerovanie a náhradu ceny cestovného lístka v súlade s článkom 18 tohto nariadenia. Irish Ferries sa totiž domnievala, že články 18 a 19 uvedeného nariadenia sa neuplatňujú súčasne.

- 36 Dňa 1. augusta 2018 írsky úrad pre dopravu zaslal spoločnosti Irish Ferries „predbežné oznámenie“ týkajúce sa uplatnenia nariadenia č. 1177/2010 na zrušené plavby, na ktoré Irish Ferries odpovedala vo svojom vyjadrení 15. augusta 2018.
- 37 Dňa 19. októbra 2018 írsky úrad pre dopravu prijal rozhodnutie, v ktorom konštatoval po prvé, že nariadenie č. 1177/2010 sa uplatňuje na zrušenie plavieb medzi Dublinom a Cherbourgom v lete 2018, po druhé že Irish Ferries porušila požiadavky stanovené v článku 18 tohto nariadenia a po tretie že tento dopravca nedodrжал článok 19 uvedeného nariadenia. V súlade s § 4 ods. 1 nariadenia z roku 2012 bolo toto rozhodnutie vykonané vydaním oznámenia na základe článku 18 nariadenia č. 1177/2010 a na základe článku 19 tohto nariadenia.
- 38 Irish Ferries predložila svoje vyjadrenie k tomuto rozhodnutiu v novembri 2018 v súlade s § 4 ods. 2 nariadenia z roku 2012.
- 39 Rozhodnutím z 25. januára 2019 na konci kontradiktórneho konania írsky úrad pre dopravu potvrdil oznámenia vydané na základe článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010. Na jednej strane sa domnieval, že Irish Ferries porušila povinnosť presmerovania stanovenú v článku 18 tohto nariadenia, a vyzval túto spoločnosť, aby nahradila prípadné dodatočné príplatky vynaložené cestujúcimi, ktorých sa dotkli zrušené plavby a ktorí si zvolili presmerovanie do alebo z Rosslare namiesto Dublinu, a/alebo do alebo z Roscoffu namiesto Cherbourgu.
- 40 Na druhej strane konštatoval, že Irish Ferries porušila článok 19 uvedeného nariadenia, a vyzval ju, aby dotknutým cestujúcim zaplatila náhradu v dôsledku meškania do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave.
- 41 Irish Ferries na High Court (Vrchný súd, Írsko) spochybňuje tak rozhodnutie z 25. januára 2019, ako aj oznámenia vydané na základe článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010, pričom v prvom rade tvrdí, že toto nariadenie sa neuplatňuje, ak k zrušeniu osobnej dopravy došlo niekoľko týždňov pred plánovaným dátumom plavby. V druhom rade Irish Ferries spochybňuje výklad a uplatnenie článkov 18 až 20 nariadenia č. 1177/2010 zo strany írskeho úradu pre dopravu. Konkrétne tvrdí, že omeškanie s dodaním predmetného plavidla predstavuje mimoriadnu okolnosť, ktorá ju oslobodzuje od povinnosti zaplatiť náhradu stanovenú v článku 19 tohto nariadenia. V treťom rade Irish Ferries vytýka írskemu úradu pre dopravu, že porušil článok 25 uvedeného nariadenia tým, že sa dopustil prekročenia právomoci. Tento úrad totiž vykonával svoju právomoc v oblasti dopravných služieb smerom z Francúzska do Írska, hoci tieto služby patria do výlučnej právomoci francúzskych orgánov. V štvrtom rade Irish Ferries írskemu úradu pre dopravu vytýka, že porušil článok 24 nariadenia č. 1177/2010 tým, že neobmedzil účinok svojho rozhodnutia na cestujúcich, ktorí podali sťažnosť vo forme a v lehotách stanovených v článku 24 tohto nariadenia. V piatom a poslednom rade Irish Ferries spochybňuje platnosť uvedeného nariadenia z hľadiska zásad proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania, ako aj z hľadiska článkov 16, 17 a 20 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“).
- 42 Za týchto podmienok High Court (Vrchný súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„...“

1. Uplatňuje sa [nariadenie č. 1177/2010] (najmä články 18 a/alebo 19) za okolností, keď cestujúci vykonali rezervácie vopred a uzavreli zmluvy o preprave a keď je osobná doprava zrušená s oznámením najmenej sedem týždňov vopred pred plánovaným odchodom z dôvodu omeškania s dodaním nového plavidla prevádzkovateľovi trajektov? Sú v tejto súvislosti niektoré (prípadne všetky) z nasledujúcich skutočností relevantné pre uplatniteľnosť [tohto] nariadenia?
 - a) dodanie sa nakoniec oneskorilo o 200 dní;
 - b) prevádzkovateľ trajektov musel zrušiť celú sezónu plavieb;
 - c) nebolo možné získať žiadne alternatívne plavidlo;
 - d) prevádzkovateľ trajektov vykonal náhradnú rezerváciu pre viac ako 20 000 cestujúcich na iné plavby alebo im vrátil zaplatené cestovné;
 - e) plavby sa uskutočňovali na novej trase otvorenej prevádzkovateľom trajektov a na pôvodnej trase neexistovala podobná alternatívna služba?

...
2. Ak je cestujúci presmerovaný v súlade s článkom 18 [nariadenia č. 1177/2010], vzniká nová zmluva o preprave, z ktorej vyplýva, že právo na náhradu podľa článku 19 [tohto nariadenia] sa má určiť v súlade s touto novou zmluvou, a nie podľa pôvodnej zmluvy o preprave?
3.
 - a) Ak je [uvedený] článok 18 uplatniteľný a ak dôjde k zrušeniu plavby a na tejto trase neexistuje žiadna alternatívna služba (t. j. žiadne priame spojenie medzi týmito dvoma prístavmi), predstavuje poskytnutie náhradnej plavby na akejkoľvek inej dostupnej trase alebo trasách zvolených cestujúcim, vrátane ‚pozemného mosta‘ (napr. cesta z Írska do Spojeného kráľovstva trajektom a následná cesta vozidlom, s nákladmi na palivo preplatenými cestujúcemu prevádzkovateľom trajektov, do prístavu v Spojenom kráľovstve s napojením na Francúzsko a odtiaľ do Francúzska, pričom cestujúci má právo voľby trasy) ‚presmerovanie do konečného cieľového miesta‘ na účely článku 18? Ak nie, aké kritériá sa majú použiť na určenie toho, či ide o presmerovanie za porovnateľných podmienok?
 - b) V prípade, že neexistuje žiadna alternatívna plavba na zrušenej trase, v rámci ktorej by bolo možné poškodeného cestujúceho umiestniť na priamu plavbu z pôvodného prístavu nalodenia do konečného cieľového miesta v zmysle zmluvy o preprave, je dopravca povinný uhradiť všetky dodatočné príplatky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s presmerovaním do nového prístavu nalodenia a z neho a/alebo do nového cieľového miesta a z neho?

...
4.
 - a) Môže sa článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatniť, keď už bola plavba v skutočnosti zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom? Ak sa [tento] článok 19 uplatní, uplatní sa aj vtedy, ak sa uplatnil článok 18 [tohto nariadenia] a cestujúci bol presmerovaný bez dodatočných príplatkov a/alebo kompenzovaný a/alebo si vybral neskoršiu plavbu?
 - b) Ak sa článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatňuje, čo predstavuje ‚konečné cieľové miesto‘ na účely [tohto článku]?
5. Ak je článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatniteľný:
 - a) Ako sa má za takýchto okolností merať doba omeškania?
 - b) Ako sa má pri určovaní výšky náhrady vypočítať cena v zmysle [tohto] článku 19, a zahŕňa táto náhrada náklady spojené s doplnkovými službami (napr. kajuty, kliečky pre zvieratá a prémiové salóny pre cestujúcich)?

...

6. Ak sa [nariadenie č. 1177/2010] uplatňuje, predstavujú okolnosti uvedené v prvej otázke ‚mimoriadne okolnosti, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia‘ na účely článku 20 ods. 4 [tohto] nariadenia?

...

7. Má článok 24 [nariadenia č. 1177/2010] za následok uloženie záväznej povinnosti každému cestujúcemu, ktorý chce využiť náhradu podľa článku 19 [tohto] nariadenia, podať sťažnosť do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť?

...

8. Je jurisdikcia príslušného vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie [nariadenia č. 1177/2010] obmedzená na plavby do prístavov uvedených v článku 25 [tohto] nariadenia, alebo sa môže rozšíriť aj na spätočnú plavbu z prístavu iného členského štátu, než je členský štát príslušného vnútroštátneho orgánu, do členského štátu tohto orgánu?

...

9. a) Aké zásady a pravidlá práva Únie by mal vnútroštátny súd uplatniť pri posudzovaní platnosti rozhodnutia a/alebo oznámení vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie [nariadenia č. 1177/2010] s ohľadom na článok 16, 17, 20 a/alebo 47 Charty a/alebo zásady proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania?
b) Je kritérium neprimeranosti, ktoré by mal vnútroštátny súd uplatniť, kritériom, pri ktorom došlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu?

...

10. Je nariadenie 1177/2010 platné z hľadiska práva Únie, najmä so zreteľom na:
a) články 16, 17 a 20 Charty?
b) skutočnosť, že leteckí dopravcovia nemajú povinnosť zaplatiť náhradu, ak informujú cestujúceho o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu [článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004]?
c) zásady proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 43 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa nariadenie č. 1177/2010 má vykladať v tom zmysle, že je uplatniteľné na prípad, keď dopravca zruší službu osobnej dopravy pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, a to z dôvodu, že plavidlo, ktoré malo zabezpečiť túto službu, bolo dodané oneskorene a nemohlo byť nahradené.
- 44 Na úvod treba uviesť, že tak zo znenia tejto otázky, ako aj z odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vnútroštátny súd odkazuje na všetky okolnosti, ktoré môžu byť podľa tohto súdu relevantné na účely odpovede na uvedenú otázku a ktorými sú nemožnosť

dopravcu nájsť náhradné plavidlo, neexistencia alternatívnej dopravnej služby na dotknutom spojení, keďže toto spojenie bolo novo otvorené, alebo tiež značný počet cestujúcich dotknutých zrušením plavieb, ktoré bolo spôsobené neskorým dodaním predmetného plavidla, pričom týmto cestujúcim bola poskytnutá náhrada, resp. boli presmerovaní inými plavidlami na iné plavby alebo prostredníctvom iných druhov dopravy. Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu však vyplýva, že tento súd si vzhľadom na argumentáciu, ktorú pred ním uviedla Irish Ferries, v skutočnosti kladie otázku, či je nariadenie č. 1177/2010 uplatniteľné v prípade, keď dopravca informoval cestujúcich o zrušení dopravnej služby niekoľko týždňov vopred. Podľa spoločnosti Irish Ferries sa toto nariadenie totiž uplatňuje len na dve kategórie cestujúcich, a to na jednej strane na cestujúcich, ktorých bezprostredná plavba bola zrušená alebo spomalená a ktorí sa fyzicky nachádzajú v prístave, a na druhej strane na cestujúcich, ktorí sa nachádzajú na palube plavidla v rámci výletnej plavby.

- 45 Vzhľadom na toto spresnenie treba uviesť, že pôsobnosť nariadenia č. 1177/2010 je vymedzená jeho článkom 2. Odsek 1 tohto článku stanovuje zásadu, že toto nariadenie sa uplatňuje na tri kategórie cestujúcich, a to po prvé na tých, ktorí využívajú služby osobnej dopravy v prípade, keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu, po druhé na tých, ktorí využívajú služby osobnej dopravy v prípade, keď sa prístav nalodenia nachádza mimo územia členského štátu a prístav vylodenia sa nachádza na území členského štátu, ak dané spojenie prevádzkuje dopravca Únie, a po tretie na tých, ktorí sú účastníkmi výletnej plavby v prípade, keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu. Odseky 2 až 4 uvedeného článku uvádzajú prípady, keď sa uvedené nariadenie neuplatňuje.
- 46 Zo znenia článku 2 nariadenia č. 1177/2010 ako celku vyplýva, že normotvorca Únie mal v úmysle vymedziť pôsobnosť tohto nariadenia z hľadiska dvoch kritérií, ktoré treba zohľadniť kumulatívne, a to jednak z hľadiska miesta nalodenia alebo vylodenia v prípade dotknutej dopravnej služby a jednak z hľadiska „využívania“ dopravnej služby cestujúcim alebo „účasti“ tohto cestujúceho na výletnej plavbe.
- 47 V prejednávanej veci je na odpoveď na prvú otázku potrebný výklad pojmu využívanie služby osobnej námornej dopravy. Treba však uviesť, že tento pojem nie je definovaný ani v článku 2 nariadenia č. 1177/2010, ani v žiadnom inom ustanovení tohto nariadenia. Treba však konštatovať, že v súlade s jeho obvyklým významom v bežnom jazyku môže byť uvedený pojem predmetom tak reštriktívneho výkladu v tom zmysle, že iba cestujúci, ktorí sa práve prepravujú na palube plavidla, takúto službu využívajú, ako aj extenzívneho výkladu, ktorý zahŕňa aj cestujúcich, ktorí zamýšľajú využiť službu námornej dopravy a ktorí už v tejto súvislosti podnikli také potrebné kroky, akými sú rezervácia alebo kúpa cestovného lístka.
- 48 V súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora preto treba vykladať pojem využívanie s prihliadnutím nielen na jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. októbra 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, bod 22 a citovanú judikatúru).
- 49 V tejto súvislosti všeobecná štruktúra nariadenia č. 1177/2010 svedčí v prospech extenzívneho výkladu pojmu využívanie služby námornej dopravy. Ako totiž uviedol generálny advokát v bode 61 svojich návrhov, toto nariadenie obsahuje ustanovenia uplatniteľné na situácie, ktoré nastali vo fáze pred poskytnutím služby osobnej dopravy. Článok 4 ods. 2 tohto nariadenia tak v podstate zakazuje dopravcovi, aby verejnosti ponúkal zmluvné a tarifné podmienky, ktoré sú diskriminačné na základe štátnej príslušnosti cestujúceho. Rovnako článok 7 ods. 2 uvedeného

nariadenia stanovuje, že rezervácie a cestovné lístky sa zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou ponúkajú bez dodatočných príplatkov a za rovnakých podmienok ako ostatným cestujúcim.

- 50 Okrem toho článku 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 by vo veľkej miere stratili svoj zmysel, ak by pojem cestujúci „ktorí využívajú... dopravu“ v zmysle článku 2 ods. 1 tohto nariadenia zahŕňal len cestujúcich, ktorí sa už nachádzajú na palube plavidla.
- 51 Výklad tohto pojmu v tom zmysle, že zahŕňa tiež cestujúcich, ktorí si rezervovali alebo zakúpili cestovný lístok na službu námornej dopravy, potvrdzujú aj ciele sledované nariadením č. 1177/2010. Ako uvádzajú odôvodnenia 1, 2 a 13 tohto nariadenia, jeho účelom je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich s prihliadnutím na požiadavky ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti tým, že sa im priznáva minimálna úroveň ochrany z dôvodu ich postavenia slabšej strany zmluvy o preprave. Normotvorca Únie tak zamýšľal posilniť práva týchto cestujúcich v určitých situáciách, ktoré spôsobujú vážne nepohodlie, ako aj nápravou týchto situácií štandardizovaným a okamžitým spôsobom.
- 52 Takéto ciele pritom majú pre osoby, ktoré si rezervovali alebo zakúpili cestovný lístok na službu osobnej námornej dopravy, prinajmenšom rovnaký význam ako pre cestujúcich, ktorí sa už nachádzajú na palube plavidla zabezpečujúceho takúto prepravu.
- 53 V tomto kontexte nemožno usúdiť, že by normotvorca Únie – bez toho, aby v tejto súvislosti stanovil osobitné ustanovenie v článku 2 nariadenia č. 1177/2010 – zamýšľal podriaadiť pôsobnosť tohto nariadenia takým dodatočným podmienkam, akými sú podmienky uvedené v prvej otázke, ktoré sa týkajú dodržania minimálnej lehoty na informovanie cestujúceho o zrušení dopravnej služby, fyzickej prítomnosti cestujúceho v prístave alebo na palube dopravnej lode alebo disponibility tejto lode.
- 54 Okrem toho z prípravných prác, ktoré viedli k prijatiu nariadenia č. 1177/2010, nevyplýva nič, čo by mohlo podporiť argumentáciu spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorej chcel normotvorca Únie obmedziť pôsobnosť tohto nariadenia dodatočnými podmienkami uvedenými v predchádzajúcom bode.
- 55 Pokiaľ ide konkrétnejšie o články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010, z ich znenia nevyplýva, že by ich uplatniteľnosť bola obmedzená niektorou z dodatočných podmienok uvedených v bode 53 tohto rozsudku.
- 56 Okolnosť, že články 18 a 19 tohto nariadenia sú uvedené v kapitole III tohto nariadenia, nazvanej „Povinnosti dopravcov a prevádzkovateľov terminálov v prípade prerušenia cesty“, nemôže podporiť reštriktívny výklad, podľa ktorého by sa tieto články uplatňovali len v prípade, že sa pred prerušením cesty jej časť už uskutočnila, a teda že sa cestujúci fyzicky nachádzajú v prístave alebo na palube plavidla. Okrem toho, že takéto obmedzenie sa vôbec neodzrkadľuje v odôvodneniach 13 a 14 uvedeného nariadenia, totiž stačí uviesť, ako uviedol generálny advokát v bode 63 svojich návrhov, že pojem cesta nie je v nariadení č. 1177/2010 definovaný, a preto nemôže slúžiť ako základ na obmedzenie jeho pôsobnosti.
- 57 Napokon treba uviesť, že zatiaľ čo článok 2 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že články 18 a 19 tohto nariadenia sa neuplatnia, ak sa cestujúci zúčastňuje na výletnej plavbe, článok 2 ods. 1 písm. a) a b) tohto nariadenia nestanovuje porovnateľnú výnimku pre službu osobnej dopravy. Článok 20 uvedeného nariadenia, nazvaný „Výnimky“, uvádza situácie,

v ktorých sa články 18 a 19 tohto nariadenia na takúto službu neuplatnia. Ako však uviedol generálny advokát v bode 64 svojich návrhov, prerušenie cesty sa nenachádza medzi týmito situáciami vylučujúcimi uplatnenie týchto článkov.

- 58 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na prvú otázku odpovedať tak, že nariadenie č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že je uplatniteľné na prípad, keď dopravca zruší službu osobnej dopravy pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, a to z dôvodu, že plavidlo, ktoré malo zabezpečiť túto službu, bolo dodané oneskorene a nemohlo byť nahradené.

O tretej otázke

- 59 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 18 nariadenia č. 1177/2010 vykladať v tom zmysle, že ak je služba osobnej dopravy zrušená a neexistuje žiadna náhradná dopravná služba na rovnakom spojení, dopravca je povinný ponúknuť cestujúcemu na základe jeho práva na presmerovanie za porovnateľných podmienok do konečného cieľového miesta, ktoré upravuje toto ustanovenie, náhradnú dopravnú službu na inej trase, než je trasa zrušenej služby, alebo službu námornej dopravy spojenú s inými druhmi dopravy, ako je cestná alebo železničná doprava, a v prípade kladnej odpovede, či je dopravca povinný preplatiť prípadné dodatočné náklady, ktoré vznikli cestujúcemu v rámci tohto presmerovania do konečného cieľového miesta.
- 60 V prvom rade treba uviesť, že pojem konečné cieľové miesto nie je definovaný ani v článku 18 nariadenia č. 1177/2010, ani v žiadnom inom ustanovení tohto nariadenia. Z článku 18 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia však vyplýva, že konečné cieľové miesto je stanovené v zmluve o preprave a zodpovedá, ako uviedol generálny advokát v bodoch 79 a 81 svojich návrhov, miestu dohodnutému medzi dopravcom a cestujúcim pri uzatváraní zmluvy o preprave, na ktoré musí byť cestujúci prepravený prostredníctvom dopravnej služby, a to prístavu vylodenia uvedenému v tejto zmluve.
- 61 V tejto súvislosti treba uviesť, že ako sa uvádza v článku 3 písm. f) nariadenia č. 1177/2010, služba osobnej dopravy spočíva v komerčnej osobnej námornej alebo vnútrozemskej vodnej doprave, ktorá sa riadi uverejneným harmonogramom. Pokiaľ ide o zmluvu o preprave, tá je definovaná v článku 3 písm. m) tohto nariadenia ako zmluva o preprave uzatvorená medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb osobnej dopravy alebo výletných plavieb. V súlade s článkom 3 písm. r) uvedeného nariadenia sa uzavretie zmluvy o preprave uskutočňuje tak, že cestujúci si rezervuje konkrétny odchod linky osobnej dopravy zabezpečovanej dopravcom, ktorý vystaví cestovný lístok, ktorý je podľa článku 3 písm. n) toho istého nariadenia dôkazom o existencii zmluvy o preprave.
- 62 Z predchádzajúceho bodu vyplýva, že uzavretím zmluvy o preprave, teda aktu synalagmatickej povahy, sa cestujúcemu priznáva ako protihodnota ceny, ktorú zaplatil, právo na prepravu dopravcom, pričom podstatné náležitosti tejto zmluvy sú stanovené, a to najmä miesto odchodu a príchodu do konečného cieľového miesta, dni a časy tejto dopravnej služby, ako aj jej trvanie.
- 63 V druhom rade, keďže pojem presmerovanie nie je definovaný ani v článku 18 nariadenia č. 1177/2010, ani v žiadnom inom ustanovení tohto nariadenia, treba uviesť, že v súlade s jeho obvyklým významom v bežnom jazyku tento pojem odkazuje na prepravu cestujúceho do

- konečného cieľového miesta za okolností, ktoré sú odlišné od pôvodne plánovaných okolností, a to bez toho, aby sa vyžadovalo, aby trasa a spôsob dopravy boli identické s tými, ktoré boli pôvodne naplánované.
- 64 Z toho vyplýva, že pojem „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010 znamená, že cestujúci je prepravený do zmluvne stanoveného miesta bez toho, aby sa použitá trasa a spôsob dopravy nevyhnutne zhodovali s tými, ktoré boli pôvodne dohodnuté. Z toho vyplýva, že dopravca má v zásade určitý rozhodovací priestor na to, aby ponúkol presmerovanie do konečného cieľového miesta cestujúcemu, ktorého preprava bola zrušená. V dôsledku toho môže dopravca ponúknuť presmerovanie po prvé prostredníctvom náhradnej osobnej dopravy z prístavu nalodenia a/alebo do prístavu vylodenia cez trasu, ktorá je odlišná od trasy pôvodne dohodnutej v zmluve o preprave, alebo po druhé prostredníctvom takejto dopravnej služby s prestupom alebo po tretie prostredníctvom osobnej námornej dopravy napojenej na iné druhy dopravy, ako je napríklad cestná alebo železničná doprava.
- 65 V treťom rade však treba uviesť, že táto možnosť poskytnutá dopravcovi je obmedzená podmienkami stanovenými v článku 18 nariadenia č. 1177/2010, a to, že presmerovanie sa musí uskutočniť bez dodatočných príplatkov, za porovnateľných podmienok a pri najbližšej možnej príležitosti.
- 66 Pokiaľ ide v prvom rade o požiadavku, podľa ktorej sa presmerovanie musí uskutočniť „bez dodatočných príplatkov“ v zmysle tohto článku 18, treba uviesť, že normotvorca Únie zamýšľal, aby presmerovanie nevystavovalo cestujúceho dodatočným nákladom v porovnaní s nákladmi, ktoré by nevyhnutne vynaložil v rámci zrušenej dopravnej služby pri jeho ceste do pôvodne dohodnutého prístavu nalodenia. Dopravca tak musí znášať také prípadné dodatočné náklady, akými sú náklady na palivo alebo cestné mýta, ktoré cestujúci vynaložil na to, aby sa dostavil do náhradného prístavu nalodenia alebo aby opustil náhradný prístav vylodenia a dostavil sa do pôvodne plánovaného prístavu vylodenia, alebo aj náklady, ktoré vynaložil cestujúci pri cestnej alebo železničnej doprave v rámci pozemného mostu. Hoci sa však presmerovanie nesmie uskutočniť na úkor cestujúceho, nesmie ho ani postaviť do výhodnejšej situácie, než je situácia upravená v zmluve o preprave, takže prináleží cestujúcemu, aby preukázal existenciu dodatočných nákladov, ktorým bol vystavený v dôsledku presmerovania.
- 67 Z vyššie uvedeného vyplýva, že požiadavku presmerovania „bez dodatočných príplatkov“ treba vykladať v tom zmysle, že dopravca musí znášať prípadné dodatočné náklady, ktoré vynaložil cestujúci v rámci presmerovania do konečného cieľového miesta.
- 68 Ďalej článok 18 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že dopravca musí ponúknuť presmerovanie uskutočnené za porovnateľných podmienok. V tejto súvislosti odôvodnenie 13 tohto nariadenia uvádza, že dopravca musí cestujúcemu navrhnúť presmerovanie za uspokojivých podmienok.
- 69 Zo znenia týchto ustanovení ako celku vyplýva, že normotvorca Únie uložil dopravcovi povinnosť ponúknuť cestujúcemu presmerovanie nie za rovnakých podmienok, ale za porovnateľných a uspokojivých podmienok, čo znamená, že treba porovnať, ako uviedol generálny advokát v bode 88 svojich návrhov, podmienky ponuky presmerovania s podmienkami, ktoré boli pôvodne dohodnuté v zmluve o preprave. V tejto súvislosti sa preskúmanie porovnateľnosti prepravných podmienok musí týkať takých podstatných náležitostí zmluvy o preprave, akými sú miesto odchodu a príchodu do konečného cieľového miesta, dni a časy dopravnej služby, ako aj jej trvanie, počet prípadných prestupov, trieda cestovného lístka, ako aj druh kabíny, ktorú si

rezervoval cestujúci, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu. Okrem toho sa toto preskúmanie musí uskutočniť z hľadiska cestujúceho, pretože v súlade s článkom 18 nariadenia č. 1177/2010 v spojení s odôvodneniami 12 a 13 tohto nariadenia sa cestujúci práve vzhľadom na informácie, ktoré mu poskytne dopravca, môže rozhodnúť pre presmerovanie alebo pre náhradu za cenu cestovného lístka.

- 70 Napokon článok 18 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 1177/2010 tým, že odkazuje na presmerovanie „pri najbližšej novej príležitosti“, vyžaduje od dopravcu, aby ponúkol cestujúcemu presmerovanie, ktoré mu umožní dosiahnuť konečné cieľové miesto pri najbližšej novej príležitosti, a teda jeho účelom je zamedziť tomu, aby tento dopravca iba ponúkol presmerovanie prostredníctvom neskoršej služby námornej dopravy po tej istej trase, hoci existujú iné spôsoby presmerovania, ktoré cestujúcemu umožňujú dosiahnuť konečné cieľové miesto pri najbližšej novej príležitosti.
- 71 Výklad pojmu „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010, navrhovaný v bode 64 tohto rozsudku, je potvrdený cieľmi, ktoré sleduje toto nariadenie.
- 72 Ako bolo totiž uvedené v bode 51 tohto rozsudku, cieľom tohto nariadenia, ktorý vyplýva z jeho odôvodnení 1, 2 a 13, je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich posilnením ich práv v určitých situáciách spôsobujúcich vážne nepohodlie, ako aj nápravou týchto situácií štandardizovaným a okamžitým spôsobom.
- 73 Prijatie reštriktívneho výkladu pojmu presmerovanie do konečného cieľového miesta, ktorý spočíva v obmedzení tohto pojmu iba na ponuku presmerovania po tej istej trase, ako je trasa zrušenej dopravnej služby, by však ohrozilo tento cieľ, pretože tento výklad by v prípade, že na dotknutom spojení neexistuje žiadna náhradná dopravná služba, zbavil právo cestujúceho na presmerovanie stanovené v článku 18 nariadenia č. 1177/2010 potrebného účinku.
- 74 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 18 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že ak je služba osobnej dopravy zrušená a neexistuje žiadna náhradná dopravná služba na rovnakom spojení, dopravca je povinný ponúknuť cestujúcemu na základe jeho práva na presmerovanie za porovnateľných podmienok a pri najbližšej novej príležitosti do konečného cieľového miesta, ktoré upravuje toto ustanovenie, náhradnú dopravnú službu na inej trase, než je trasa zrušenej služby, alebo službu námornej dopravy spojenú s inými druhmi dopravy, ako je cestná alebo železničná doprava, a je povinný preplatiť prípadné dodatočné náklady, ktoré vznikli cestujúcemu v rámci tohto presmerovania do konečného cieľového miesta.

O druhej a štvrtej otázke, ako aj o piatej otázke písm. a)

- 75 Svojou druhou a štvrtou otázkou, ako aj piatou otázkou písm. a), ktoré treba posúdiť spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 majú vykladať v tom zmysle, že ak dopravca zruší osobnú dopravu pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, cestujúci, ktorý sa v súlade s článkom 18 tohto nariadenia rozhodne pre náhradu ceny cestovného lístka alebo pre presmerovanie do konečného cieľového miesta, tak ako je uvedené v zmluve o preprave, pri najbližšej novej príležitosti alebo neskôr, môže žiadať aj o náhradu podľa článku 19 uvedeného nariadenia.

- 76 V prvom rade, pokiaľ ide o uplatniteľnosť článku 19 nariadenia č. 1177/2010 v prípade cestujúceho, ktorého dopravná služba bola zrušená, treba konštatovať, že zo znenia tohto ustanovenia vôbec nevyplýva, že by sa v takejto situácii neuplatňovalo. Okrem toho z odôvodnenia 14 nariadenia č. 1177/2010 vyplýva, že normotvorca Únie zamýšľal uložiť dopravcom povinnosť zaplatiť cestujúcim náhradu nielen v prípade meškania služby osobnej dopravy, ale aj v prípade zrušenia takejto služby.
- 77 Z toho vyplýva, že cestujúci, ktorého dopravná služba bola zrušená, sa v zásade môže domáhať náhrady na základe tohto článku.
- 78 Tento výklad je podporený aj kontextom, v ktorom bol prijatý článok 19 nariadenia č. 1177/2010. Článok 20 tohto nariadenia, ktorý uvádza prípady, keď sa tento článok 19 neuplatňuje, totiž na jednej strane vo svojom odseku 2 stanovuje, že uvedený článok 19 sa neuplatní, ak je cestujúci o zrušení informovaný pred zakúpením cestovného lístka alebo ak zrušenie zaviniť cestujúci, a na druhej strane vo svojom odseku 4 stanovuje, že dopravca sa môže oslobodiť od povinnosti platiť náhradu stanovenú v tom istom článku 19, ak preukáže, že zrušenie dopravnej služby bolo zapríčinené poveternostnými podmienkami ohrozujúcimi bezpečnú prevádzku plavidla alebo mimoriadnymi okolnosťami.
- 79 Rovnako sa zdá, že uvedený výklad je v súlade s cieľom sledovaným nariadením č. 1177/2010, ktorým je, ako bolo uvedené v bode 51 tohto rozsudku, zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich.
- 80 V druhom rade treba určiť podmienky, za ktorých sa cestujúci môže domáhať náhrady stanovenej v článku 19 nariadenia č. 1177/2010 v dôsledku zrušenia dopravnej služby.
- 81 V tejto súvislosti z článku 18 ods. 1 a 2 nariadenia č. 1177/2010 na jednej strane vyplýva, že ak je dopravná služba zrušená alebo ak dopravca môže odôvodnene očakávať takéto zrušenie, cestujúci majú právo na presmerovanie alebo náhradu ceny cestovného lístka zo strany dopravcu.
- 82 Ako sa uvádza v odôvodnení 13 tohto nariadenia, s cieľom obmedziť nepohodlie spôsobené cestujúcim z dôvodu zrušenia ich cesty musia mať cestujúci možnosť buď zrušiť svoju cestu a nechať si preplatiť svoj cestovný lístok alebo dosiahnuť presmerovanie trasy za uspokojivých podmienok.
- 83 Z tohto článku 18 v spojení s týmto odôvodnením 13 vyplýva, že normotvorca Únie dospel k záveru, že zrušenie služby osobnej dopravy zo strany dopravcu nevedie k jednostrannému ukončeniu zmluvy o preprave, ale k možnosti cestujúceho vybrať si medzi pokračovaním zmluvného vzťahu vo forme presmerovania a skončením tohto zmluvného vzťahu prostredníctvom žiadosti o náhradu ceny cestovného lístka.
- 84 Na rozdiel od toho, čo tvrdí Irish Ferries vo svojich písomných pripomienkach, to, že sa cestujúci rozhodne pre presmerovanie v prípade, že je informovaný o zrušení dopravnej služby, nemožno považovať za uzavretie novej zmluvy o preprave, pretože toto rozhodnutie predstavuje len uplatnenie práva, ktoré cestujúcemu priznáva článok 18 nariadenia č. 1177/2010.
- 85 Na druhej strane článok 19 ods. 1 tohto nariadenia v podstate stanovuje, že cestujúci môže bez straty svojho práva na prepravu požadovať od dopravcu náhradu, ak má meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta.

- 86 Normotvorca Únie tým, že v tomto článku 19 ods. 1 stanovil, že takýto cestujúci môže požiadať dopravcu o vyplatenie náhrady bez toho, aby stratil právo na prepravu, chcel podmieniť vyplatenie náhrady upravenej v tomto ustanovení okolnosťou, že cestujúci má právo na prepravu. Pokiaľ cestujúci právo na prepravu nemá alebo oň prišiel, nemôže sa domáhať vyplatenia náhrady podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010.
- 87 Z toho vyplýva, že je potrebné odlišovať situáciu cestujúceho, ktorý požiadal o náhradu ceny svojho cestovného lístka, od situácie cestujúceho, ktorý požiadal o presmerovanie do konečného cieľového miesta, tak ako je uvedené v zmluve o preprave, pri najbližšej možnej príležitosti alebo neskôr.
- 88 Pokiaľ totiž ide o cestujúceho, ktorý na základe článku 18 nariadenia č. 1177/2010 žiada o náhradu ceny cestovného lístka, treba uviesť, ako uviedol generálny advokát v bode 108 svojich návrhov, že v takejto situácii cestujúci touto žiadosťou prejaví svoju vôľu oslobodiť sa od svojej povinnosti zaplatiť cenu, a teda stráca svoje právo na prepravu do konečného cieľového miesta. Preto sa tento cestujúci nemôže domáhať vyplatenia náhrady na základe článku 19 tohto nariadenia.
- 89 Ak si však cestujúci nevybral náhradu, ale presmerovanie do konečného cieľového miesta pri najbližšej možnej príležitosti alebo neskôr, treba konštatovať, že opakovane prejavil svoju vôľu byť prepravený, a teda sa nevzdal svojho práva na prepravu do konečného cieľového miesta, za ktorú zaplatil. Tento cestujúci sa preto môže domáhať vyplatenia náhrady podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010, pokiaľ došlo k prekročeniu prahových hodnôt stanovených v tomto článku. V tejto súvislosti, pokiaľ cestujúci dosiahne konečné cieľové miesto, ako je stanovené v zmluve o preprave, teda, ako vyplýva z bodu 60 tohto rozsudku, prístav vylodenia uvedený v tejto zmluve, s meškaním, ktoré je dlhšie než meškanie stanovené v uvedenom článku, môže sa domáhať náhrady na základe toho istého článku vzhľadom na vážne nepohodlie, ktoré mu bolo spôsobené.
- 90 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú a štvrtú otázku, ako aj na piatu otázku písm. a) odpovedať tak, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 sa majú vykladať v tom zmysle, že ak dopravca zruší osobnú dopravu pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, cestujúci má právo na náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia, pokiaľ sa v súlade s článkom 18 uvedeného nariadenia rozhodne pre presmerovanie pri najbližšej možnej príležitosti alebo pre odklad svojej cesty na neskôr a pokiaľ dosiahne konečné cieľové miesto s meškaním, ktoré prekračuje prahové hodnoty stanovené v článku 19 toho istého nariadenia. Naopak, ak sa cestujúci rozhodne pre náhradu ceny cestovného lístka, takéto právo na náhradu podľa tohto článku nemá.

O piatej otázke písm. b)

- 91 Svojou piatou otázkou písm. b) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 19 nariadenia č. 1177/2010 má vykladať v tom zmysle, že pojem „cena cestovného lístka“, ktorý sa nachádza v tomto článku, zahŕňa aj náklady súvisiace s takými doplnkovými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci vybral, akými sú rezervácia kajuty alebo kliecky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.
- 92 Na úvod treba uviesť, že hoci článok 19 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje metódu výpočtu minimálnej náhrady, na ktorú má cestujúci, ktorý spĺňa podmienky stanovené v tomto článku, nárok a ktorej výška zodpovedá určitému percentuálnemu podielu z ceny cestovného lístka, ani toto ustanovenie, ani žiadne iné ustanovenie tohto nariadenia nespresňuje, čo treba rozumieť pod „cenou cestovného lístka“.

- 93 Z článku 3 písm. n) uvedeného nariadenia však na jednej strane vyplýva, ako bolo pripomenuté v bode 61 tohto rozsudku, že cestovný lístok je dokumentom potvrdzujúcim existenciu zmluvy o preprave uzavretej medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb osobnej dopravy.
- 94 Na druhej strane článok 19 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že náhrada sa počíta v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za službu osobnej dopravy.
- 95 Z obvyklého významu výrazu „skutočne zaplatil“ v bežnom jazyku vyplýva, že normotvorca Únie zamýšľal odkázať, ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 124 svojich návrhov, na celkovú sumu, ktorú cestujúci zaplatil ako protihodnotu za službu osobnej dopravy, ktorú sa dopravca zaviazal vykonať, a za podmienok stanovených v zmluve. Pojem cena cestovného lístka teda zahŕňa všetky služby, ktoré sa dopravca zaviazal poskytnúť cestujúcemu ako protihodnotu za zaplatenú cenu, a to nielen dopravnú službu ako takú, ale aj všetky také služby, ktoré sú s prepravou spojené, akými sú rezervácia kajuty alebo kliecky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich. Naproti tomu tento pojem nezahŕňa sumy zodpovedajúce takým plneniam, ktoré sú nezávislé od služby osobnej dopravy a ktoré sú jasne identifikovateľné, akými sú napríklad poplatky zaplatené cestovnému agentovi v rámci rezervácie.
- 96 Tento výklad je potvrdený cieľom pripomenutým v bode 51 tohto rozsudku, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich. Umožňuje totiž dotknutému cestujúcemu ľahko identifikovať výšku náhrady, na ktorú má nárok v prípade zrušenia dopravnej služby.
- 97 Uvedený výklad je potvrdený aj prípravnými prácami k nariadeniu č. 1177/2010, z ktorých vyplýva, že hoci Parlament navrhol, aby bol pojem cena cestovného lístka obmedzený na výdavky na prepravu a ubytovanie na palube s vylúčením výdavkov na stravovanie, iné činnosti a nákupy uskutočnené na palube, normotvorca Únie vedome odmietol rozdeliť pojem cena cestovného lístka na jednotlivé zložky. Normotvorca Únie tak usúdil, že náhrada má byť vypočítaná vzhľadom na cenu, ktorú cestujúci zaplatil za dopravnú službu, ktorá sa neuskutočnila v súlade so zmluvou o preprave.
- 98 Napokon tento výklad nemôže spochybniť ani tvrdenie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorého na účely výpočtu náhrady, na ktorú má cestujúci právo, nie je zohľadnenie doplnkových voliteľných služieb, ktoré si tento cestujúci vybral, v súlade so zásadou proporcionality, keďže má značné dôsledky na finančné zaťaženie dopravcov, ktoré sú neprimerané vo vzťahu k cieľu ochrany cestujúcich. Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora totiž vyplýva, že cieľ ochrany spotrebiteľov, vrátane cestujúcich v námornej doprave, môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, pre niektoré hospodárske subjekty (pozri analogicky rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 81).
- 99 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na piatu otázku písm. b) odpovedať tak, že článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „cena cestovného lístka“, ktorý sa nachádza v tomto článku, zahŕňa aj náklady súvisiace s takými doplnkovými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci vybral, akými sú rezervácia kajuty alebo kliecky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.

O šiestej otázke

- 100 Je potrebné konštatovať, že hoci v znení šiestej otázky vnútroštátny súd odkazuje na súbor takých okolností, akými sú nemožnosť dopravcu nájsť náhradné plavidlo, neexistencia alternatívnej dopravnej služby na dotknutom spojení, keďže toto spojenie bolo novo otvorené, alebo tiež značný počet cestujúcich dotknutých zrušením plavieb, ktoré bolo spôsobené neskorým dodaním predmetného plavidla, pričom týmto cestujúcim bola poskytnutá náhrada, resp. boli presmerovaní inými plavidlami na iné plavby alebo prostredníctvom iných druhov dopravy, z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že všetky tieto okolnosti majú svoj pôvod v spoločnej udalosti týkajúcej sa oneskoreného dodania predmetného plavidla, takže šiestu otázku treba chápať tak, že sa týka výlučne toho, či oneskorené dodanie plavidla môže spadať pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010.
- 101 Z toho vyplýva, že vnútroštátny súd sa svojou šiestou otázkou v podstate pýta, či sa má článok 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 vykladať v tom zmysle, že oneskorené dodanie plavidla na prepravu cestujúcich, ktoré viedlo k zrušeniu všetkých plavieb, ktoré malo toto plavidlo uskutočňovať v rámci nového námorného spojenia, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.
- 102 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že – ako vyplýva z bodu 90 tohto rozsudku – článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa uplatní, ak sa cestujúci v dôsledku zrušenia dopravnej služby rozhodne v súlade s článkom 18 tohto nariadenia pre presmerovanie pri najbližšej možnej príležitosti alebo pred odklad svojej cesty na neskôr.
- 103 Článok 20 ods. 4 tohto nariadenia však stanovuje, že jeho článok 19 sa neuplatňuje, ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky ohrozujúce bezpečnú prevádzku lode alebo mimoriadne okolnosti brániace vykonaniu osobnej dopravy, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia.
- 104 Treba uviesť, že hoci pojem mimoriadne okolnosti nie je definovaný ani v článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010, ani v článku 3 tohto nariadenia, ktorý definuje niektoré pojmy na účely tohto nariadenia, preambula uvedeného nariadenia môže spresniť obsah tohto pojmu.
- 105 Normotvorca Únie totiž uviedol, ako vyplýva z odôvodnenia 17 nariadenia č. 1177/2010, že takéto okolnosti by mali zahŕňať okrem iného súbor udalostí, avšak bez toho, aby tam patrilo aj oneskorené dodanie plavidla. Z tohto spresnenia v preambule tohto nariadenia vyplýva, že normotvorca Únie nezamýšľal, že by tieto udalosti, ktorých zoznam je iba demonštratívny, samy osebe predstavovali mimoriadne okolnosti, ale iba to, že tieto udalosti môžu takéto okolnosti spôsobiť.
- 106 V odôvodnení 19 nariadenia č. 1177/2010 normotvorca Únie odkázal na judikatúru Súdneho dvora, v ktorej Súdny dvor rozhodol, že na udalosti, ktoré nepatria do bežne vykonávanej činnosti príslušného dopravcu a vymykajú sa jeho priamemu vplyvu, sa môže vzťahovať pojem mimoriadne okolnosti. Týmto odkazom na judikatúru týkajúcu sa tohto pojmu, rozvinutú v kontexte leteckej prepravy cestujúcich, mal normotvorca Únie v úmysle prijať jednotný prístup k pojmu mimoriadne okolnosti.
- 107 Vzhľadom na ustálenú judikatúru Súdneho dvora v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave však treba konštatovať, že pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 označuje udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného

výkonu činnosti dotknutého dopravcu, a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade (pozri analogicky rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovaných judikatúru).

- 108 Okrem toho vzhľadom na cieľ nariadenia č. 1177/2010, ktorým je – ako bolo pripomenuté v bode 51 tohto rozsudku – zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, a z dôvodu, že článok 20 ods. 4 tohto nariadenia predstavuje odchýlku zo zásady práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia alebo meškania, treba pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto posledného uvedeného ustanovenia vykladať reštriktívne.
- 109 Práve v tomto kontexte treba posúdiť, či také neskoré dodanie plavidla, o aké ide vo veci samej, možno posúdiť ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 20 ods. 4 uvedeného nariadenia v spojení s odôvodnením 19 toho istého nariadenia.
- 110 Hoci v prejednávanej veci stavba plavidla v zásade nespadá pod činnosť námorného dopravcu cestujúcich, ale pod činnosť lodenice, nič to nemení na skutočnosti, že objednávka a prevzatie plavidla na prepravu cestujúcich predstavujú síce zriedkavé udalosti, ale nepochybne ide o udalosti, ktoré súvisia s bežným výkonom činnosti námorného dopravcu cestujúcich. V rámci svojej dopravnej činnosti je totiž dopravca vedený k tomu, aby popri bežných činnostiach správy týkajúcich sa organizácie a údržby jeho flotily uskutočňoval aj objednávky plavidiel.
- 111 Tento výklad je podporený okolnosťou, že zmluva o objednávke a dodaní plavidla môže obsahovať aj mechanizmus odškodnenia, ktorý kryje riziko meškania s dodaním, ako je to v prejednávanej veci, čo potvrdila Irish Ferries na pojednávaní. Zavedenie takého mechanizmu potvrdzuje, že takéto meškание predstavuje obvyklé riziko, ktorému je dopravca vystavený v rámci výkonu svojej činnosti prepravy cestujúcich.
- 112 Preto sa meškание s dodaním plavidla musí považovať za udalosť súvisiacu s bežným výkonom činnosti námorného dopravcu cestujúcich. Keďže jedna z dvoch kumulatívnych podmienok uvedených v bode 107 tohto rozsudku nie je splnená, treba konštatovať, že takéto meškание nemožno kvalifikovať ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010, pričom nie je potrebné preskúmať, či sa takáto udalosť vymyká účinnej kontrole dopravcu.
- 113 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na šiestu otázku odpovedať tak, že článok 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že oneskorené dodanie plavidla na prepravu cestujúcich, ktoré viedlo k zrušeniu všetkých plavieb, ktoré malo toto plavidlo uskutočňovať v rámci nového námorného spojenia, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

O siedmej otázke

- 114 Svojou siedmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 24 nariadenia č. 1177/2010 vykladať v tom zmysle, že cestujúcemu, ktorý žiada o náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia, ukladá povinnosť podať svoju žiadosť v podobe sťažnosti predloženej dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa dopravná služba poskytla alebo mala poskytnúť.

- 115 V tejto súvislosti článok 24 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 ukladá dopravcovi povinnosť zaviesť prístupný mechanizmus vybavovania sťažností, pokiaľ ide o práva a povinnosti, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, zatiaľ čo článok 24 ods. 2 tohto nariadenia stanovuje zjednodušený postup vybavovania sťažností, ktorý zahŕňa určité lehoty. Cestujúci, ktorý chce predložiť dopravcovi sťažnosť, tak urobí v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa dopravná služba poskytla alebo mala poskytnúť, pričom dopravca má k dispozícii lehotu jedného mesiaca, aby cestujúceho informoval o prijatí, zamietnutí alebo pokračovaní v posudzovaní jeho sťažnosti, a v každom prípade musí uvedenému cestujúcemu oznámiť svoju konečnú odpoveď do dvoch mesiacov od doručenia sťažnosti.
- 116 Z odkazu na „práva a povinnosti, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie“, vyplýva, že sťažnosť sa môže týkať práv a povinností stanovených tak v kapitole II uvedeného nariadenia, nazvanej „Práva zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou“, ako aj v jeho kapitole III, nazvanej „Povinnosti dopravcov a prevádzkovateľov terminálov v prípade prerušenia cesty“, v ktorej sa nachádza článok 19 toho istého nariadenia týkajúci sa náhrady pre cestujúceho v prípade meškania pri príchode.
- 117 Žiadosť cestujúceho o náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010 však nemožno považovať za sťažnosť v zmysle článku 24 tohto nariadenia a v dôsledku toho nemôže ani podliehať dodržiavaniu lehôt stanovených v tomto poslednom uvedenom ustanovení.
- 118 Zatiaľ čo sťažnosť v zmysle článku 24 nariadenia č. 1177/2010 totiž spočíva v oznámení porušenia niektorej z povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia, ktorého sa údajne dopustil dopravca, a tento dopravca má určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o vybavenie tohto oznámenia, ako to uviedol generálny advokát v bode 164 svojich návrhov, článok 19 ods. 1 uvedeného nariadenia priznáva cestujúcemu pohľadávku peňažnej povahy, ktorej zaplatenie môže od dopravcu vyžadovať len na základe toho, že boli splnené podmienky stanovené v tomto článku, a to bez toho aby tento dopravca disponoval v tejto súvislosti rovnakou voľnou úvahou.
- 119 Okrem toho článok 19 ods. 5 nariadenia č. 1177/2010 ukladá dopravcovi povinnosť zaplatiť požadovanú náhradu do jedného mesiaca od predloženia takejto žiadosti. Toto ustanovenie, keďže stanovuje lehotu, ktorá je kratšia než lehota dvoch mesiacov, ktorú má dopravca podľa článku 24 ods. 2 tohto nariadenia na to, aby oznámil cestujúcemu svoje konečné rozhodnutie týkajúce sa vybavenia sťažnosti, potvrdzuje, že žiadosť o vyplatenie náhrady podľa článku 19 uvedeného nariadenia nemôže byť považovaná za sťažnosť v zmysle článku 24 toho istého nariadenia.
- 120 Cieľ sledovaný nariadením č. 1177/2010, pripomenutý v bode 51 tohto rozsudku, ktorý spočíva v tom, aby bola cestujúcim zabezpečená vysoká úroveň ochrany, potvrdzuje tento výklad. Stanovenie tak krátkej dvojmesačnej lehoty na podanie žiadosti o náhradu škody nemôže zodpovedať takejto úrovni ochrany.
- 121 Z toho vyplýva, že normotvorca Únie nemal v úmysle podmieniť nárok na náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010 dodržaním dvojmesačnej lehoty na podanie sťažnosti, ktorú stanovuje článok 24 tohto nariadenia.

122 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na siedmu otázku odpovedať tak, že článok 24 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúcemu, ktorý žiada o náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia, neukladá povinnosť podať svoju žiadosť v podobe sťažnosti predloženej dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa dopravná služba poskytla alebo mala poskytnúť.

O ôsmej otázke

123 Svojou ôsmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 25 nariadenia č. 1177/2010 má vykladať v tom zmysle, že do právomoci vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie tohto nariadenia, ktorý bol určený členským štátom, patrí nielen služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území tohto členského štátu, ale aj služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území iného členského štátu do prístavu nachádzajúceho sa na území prvého členského štátu, pokiaľ je táto posledná uvedená služba osobnej dopravy začlenená do rámca spiatocnej cesty, ktorá bola v celom rozsahu zrušená.

124 V tejto súvislosti článok 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že každý členský štát určí jeden alebo viaceré orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu a výletné plavby z prístavov, ktoré sa nachádzajú na jeho území, a osobnú dopravu z tretích krajín do týchto prístavov.

125 Z toho vyplýva, že hoci toto ustanovenie umožňuje predpokladať, ako uviedol generálny advokát v bode 169 svojich návrhov, že vnútroštátnym orgánom príslušným pre osobnú dopravu zabezpečovanú medzi členskými štátmi je v zásade orgán členského štátu, na ktorého území sa nachádza prístav nalodenia, normotvorca Únie zastával názor, že vzťah existujúci medzi členským štátom, v ktorom sa nachádza prístav vylodenia, a službami osobnej dopravy z tretej krajiny je dostatočný na to, aby poskytoval vnútroštátnemu orgánu tohto posledného uvedeného členského štátu právomoc na plnenie úlohy spočívajúcej v zabezpečení uplatňovania nariadenia č. 1177/2010.

126 Preto, ako uviedol generálny advokát v bode 199 svojich návrhov, normotvorca Únie zamýšľal zveriť vnútroštátnemu orgánu všeobecnú právomoc dohľadu na základe kritéria blízkosti medzi územím členského štátu, na ktorého území sa nachádza prístav nalodenia alebo vylodenia, a dotknutou službou osobnej dopravy.

127 Z toho vyplýva, že v prípade zrušenia služby osobnej dopravy je príslušným vnútroštátnym orgánom v zásade orgán členského štátu, na ktorého území sa nachádza prístav nalodenia.

128 Naproti tomu v prípade spiatocnej cesty zahŕňajúcej službu osobnej dopravy smerom tam a službu osobnej dopravy smerom späť, ktorá bola zrušená v celom rozsahu, väzba medzi službou osobnej dopravy smerom späť a územím členského štátu, kde sa v prípade tejto služby nachádza prístav nalodenia, nie je užšia než väzba existujúca medzi územím členského štátu, kde sa nachádza prístav vylodenia, a uvedenou službou. Ako totiž uviedol generálny advokát v bode 200 svojich návrhov, tento posledný uvedený prístav v zásade tiež predstavuje prístav nalodenia smerom tam a je v najlepšej pozícii na zabezpečenie riadneho uplatňovania nariadenia č. 1177/2010 v prípade zrušených služieb osobnej dopravy.

- 129 Ako bolo uvedené v bode 51 tohto rozsudku, takýto výklad je podporený cieľom spočívajúcim v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich, keďže umožňuje vyhnúť sa tomu, aby cestujúci viedli viaceré konania na rôznych vnútroštátnych orgánoch, pokiaľ k zrušeniu služieb osobnej dopravy smerom tam a smerom späť došlo v dôsledku tej istej skutočnosti.
- 130 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na ôsmu otázku odpovedať tak, že článok 25 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že do právomoci vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie tohto nariadenia, ktorý bol určený členským štátom, patrí nielen služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území tohto členského štátu, ale aj služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území iného členského štátu do prístavu nachádzajúceho sa na území prvého členského štátu, pokiaľ je táto posledná uvedená služba osobnej dopravy začlenená do rámca spiatocnej cesty, ktorá bola v celom rozsahu zrušená.

O deviatej otázke

- 131 Svojou deviatou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v rámci posúdenia platnosti rozhodnutia prijatého vnútroštátnym orgánom zodpovedným za presadzovanie nariadenia č. 1177/2010 musí vnútroštátny súd uplatniť články 16, 17, 20 a 47 Charty, ako aj zásady proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania a či sa jeho preskúmanie musí obmedziť na preskúmanie zjavne nesprávneho posúdenia.
- 132 V tejto súvislosti z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že v rámci spolupráce medzi Súdny dvorom a vnútroštátnymi súdmi potreba dospieť k výkladu práva Únie, ktorý by bol užitočný pre vnútroštátny súd, vyžaduje, aby vnútroštátny súd náležite dodržal požiadavky týkajúce sa obsahu návrhu na začatie prejudiciálneho konania a výslovne uvedené v článku 94 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora (rozsudok z 19. apríla 2018, *Conorzio Italian Management a Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, bod 21, ako aj citovaná judikatúra).
- 133 Je teda predovšetkým nevyhnutné, ako stanovuje článok 94 písm. c) rokovacieho poriadku, aby návrh na začatie prejudiciálneho konania obsahoval uvedenie dôvodov, pre ktoré sa vnútroštátny súd rozhodol položiť otázku o výklade alebo platnosti určitých ustanovení práva Únie, ako aj súvislosti, ktorú vnútroštátny súd vidí medzi týmito ustanoveniami a vnútroštátnou právnou úpravou uplatniteľnou v spore vo veci samej (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. apríla 2018, *Conorzio Italian Management a Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, bod 22, ako aj citovanú judikatúru).
- 134 Treba tiež zdôrazniť, že informácie obsiahnuté v návrhoch na začatie prejudiciálneho konania neslúžia iba na to, aby Súdny dvor umožnili poskytnúť užitočné odpovede, ale aj na to, aby vládám členských štátov, ako aj ďalším dotknutým stranám bola poskytnutá možnosť predložiť pripomienky v súlade s článkom 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie. Súdny dvor musí dbať o to, aby bola táto možnosť zachovaná, pričom zohľadňuje skutočnosť, že podľa tohto ustanovenia sa dotknutým subjektom oznamujú len návrhy na začatie prejudiciálneho konania (rozsudok z 13. júla 2017, *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, bod 49).
- 135 V prejednávanej veci treba konštatovať, že ani jedna z dvoch častí, ktoré obsahuje deviatu otázku a ktorých prvá sa týka ustanovení a zásad práva Únie, ktoré musí vnútroštátny súd uplatniť, a druhá rozsahu súdneho preskúmania, ktoré má vykonať vnútroštátny súd, zjavne nezodpovedá týmto požiadavkám.

- 136 Pokiaľ totiž ide o prvú časť, vnútroštátny súd neuvádza osobitné dôvody, ktoré ho viedli k položeniu tejto otázky vzhľadom na ostatné položené otázky, takže Súdny dvor nie je schopný poskytnúť užitočnú odpoveď na túto časť.
- 137 Rovnako, pokiaľ ide o druhú časť, keďže vnútroštátny súd nevysvetlil, v čom spočíva kritérium primeranosti, ktoré zamýšľa uplatniť v rámci svojho posúdenia platnosti rozhodnutia vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie nariadenia č. 1177/2010, Súdny dvor mu na ňu nemôže poskytnúť užitočnú odpoveď.
- 138 Vzhľadom na vyššie uvedené Súdny dvor nemôže poskytnúť užitočnú odpoveď na deviatu otázku. Treba preto konštatovať, že táto otázka je neprípustná.

O desiatej otázke

- 139 Svojou desiatou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 neplatné v rozsahu, v akom nie sú v súlade so zásadami rovnosti zaobchádzania, proporcionality a právnej istoty, ani s článkami 16, 17 a 20 Charty.
- 140 V prvom rade sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 neplatné z hľadiska zásady rovnosti zaobchádzania a článku 20 Charty.
- 141 Irish Ferries všeobecne tvrdí, že toto nariadenie je v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania a s článkom 20 Charty, keďže námorným dopravcom ukladá súbor povinností, ktorým leteckí dopravcovia a železniční dopravcovia prepravujúci cestujúcich nepodliehajú, hoci všetci títo dopravcovia sa nachádzajú v porovnateľnej situácii. V tejto súvislosti Irish Ferries konkrétne zdôrazňuje, že zatiaľ čo letecký dopravca sa podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 môže vyhnúť zaplateniu náhrady v prípade, že informuje cestujúceho o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu, takáto možnosť v prípade námorného dopravcu z nariadenia č. 1177/2010 nevyplýva.
- 142 Podľa ustálenej judikatúry zásada rovnosti zaobchádzania vyžaduje, aby sa porovnateľné situácie neposudzovali rozdielne a rozdielne situácie neposudzovali rovnako, ak takéto posudzovanie nie je objektívne odôvodnené (pozri v tomto zmysle rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 95, ako aj z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 48).
- 143 Z ustálenej judikatúry predovšetkým vyplýva, že situácia podnikov v odvetví prevádzky rôznych spôsobov dopravy nie je porovnateľná, keďže vzhľadom na spôsoby ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú tieto rôzne spôsoby dopravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné. Za týchto okolností normotvorca Únie mohol zaviesť pravidlá stanovujúce úroveň ochrany spotrebiteľa líšiace sa v závislosti od dotknutého odvetvia (pozri v tomto zmysle rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 96, ako aj z 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47 a citované judikatúry).
- 144 Následne treba konštatovať, že v oblasti námornej dopravy sa cestujúci, ktorých preprava bola zrušená alebo zaznamenala veľké meškanie, nachádzajú v situácii odlišnej od situácie, v ktorej sa nachádzajú cestujúci v iných druhoch dopravy. Z dôvodu umiestnenia prístavov a obmedzeného počtu zabezpečených spojení, ktorých frekvencia sa môže tiež meniť podľa ročných období, nie sú ťažkosti spôsobené cestujúcim pri výskyte takýchto udalostí porovnateľné.

- 145 Napokon, hoci je pravda, že cieľom odôvodnenia 1 nariadenia č. 1177/2010 je zabezpečiť úroveň ochrany cestujúcich v námornej doprave, ktorá je porovnateľná s úrovňou ochrany cestujúcich v iných druhoch dopravy, normotvorca Únie nemal v úmysle, na rozdiel od toho, čo tvrdí Irish Ferries, konštatovať, že rôzne spôsoby dopravy sú samy osebe porovnateľné, ani zabezpečiť rovnakú úroveň ochrany pre každý zo spôsobov dopravy.
- 146 Preto dôvody vylúčenia zodpovednosti stanovené právnou úpravou Únie uplatniteľnou na iné druhy prepravy cestujúcich, než je námorná doprava, ako to stanovuje článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v prípade leteckej prepravy cestujúcich, nemožno zohľadniť v rámci preskúmania porovnateľnosti situácií.
- 147 Z toho vyplýva, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 neporušujú zásadu rovnosti zaobchádzania ani článok 20 Charty.
- 148 V druhom rade, ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či sú články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v súlade so zásadou proporcionality.
- 149 V tejto súvislosti Irish Ferries v podstate tvrdí, že v dôsledku povinností prináležiacich námorným dopravcom v oblasti osobnej dopravy podľa článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v prípade zrušenia dopravnej služby vznikajú týmto dopravcom značné finančné náklady, ktoré nie sú vôbec primerané vo vzťahu k cieľu sledovanému týmto nariadením. Konkrétne by bolo na jednej strane neprimerané uložiť dopravcovi povinnosť zaplatiť náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010, pokiaľ tento dopravca informoval cestujúceho o zrušení dopravnej služby niekoľko týždňov vopred. Na druhej strane by bolo tiež neprimerané umožniť cestujúcemu, ktorého dopravná služba bola zrušená, kumulovať presmerovanie do konečného cieľového miesta podľa článku 18 tohto nariadenia s náhradou podľa článku 19 uvedeného nariadenia.
- 150 Na úvod treba pripomenúť, že zásada proporcionality, ktorá je jednou zo všeobecných zásad práva Únie, vyžaduje, aby opatrenia uskutočňované prostredníctvom ustanovení práva Únie boli spôsobilé dosiahnuť sledovaný cieľ a nešli nad rámec toho, čo je potrebné na jeho dosiahnutie (rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 79).
- 151 Čo sa týka súdneho preskúmania podmienok uvedených v predchádzajúcom bode, Súdny dvor priznal normotvorcovi Únie širokú mieru voľnej úvahy v oblastiach, v ktorých sa predpokladá prijatie politických, hospodárskych a sociálnych rozhodnutí z jeho strany a v rámci ktorých sa vyžaduje, aby vykonal komplexné hodnotenia. V dôsledku toho len zjavne neprimeraná povaha opatrenia prijatého v týchto oblastiach vo vzťahu k cieľu, ktorý príslušná inštitúcia sleduje, môže ovplyvniť platnosť takéhoto opatrenia. Je to tak najmä v oblasti spoločnej dopravnej politiky (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 80).
- 152 Ako bolo pripomenuté v bode 51 tohto rozsudku, cieľom sledovaným normotvorcom Únie je v súlade s odôvodneniami 1, 2, 13 a 14 nariadenia č. 1177/2010 zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, ktorým bolo spôsobené vážne nepohodlie zrušením alebo veľkým meškaním týkajúcim sa ich dopravnej služby. Na tento účel normotvorca Únie v článkoch 18 a 19 tohto nariadenia stanovil, že sa štandardizovaným a okamžitým spôsobom napraví určité nepohodlie spôsobené cestujúcim, ktorí sa nachádzajú v takýchto situáciách.

- 153 Súdnemu dvoru prináleží posúdiť, či opatrenia prijaté normotvorcom Únie sú zjavne neprimerané vzhľadom na cieľ nariadenia č. 1177/2010, ktorý spočíva v posilnení ochrany cestujúcich a ktorého legitimita nie je sama osebe spochybnená.
- 154 V tejto súvislosti treba najskôr uviesť, že opatrenia upravené v článkoch 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 môžu sami osebe bezprostredne napraviť určité nepohodlie spôsobené cestujúcim v prípade zrušenia dopravnej služby a umožňujú tak zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, čo je cieľ sledovaný týmto nariadením.
- 155 Cieľom opatrení stanovených v článku 18 uvedeného nariadenia je totiž poskytnúť cestujúcemu možnosť výberu medzi dosiahnutím konečného cieľového miesta, tak ako bolo uvedené v zmluve o preprave, a to v rámci presmerovania bez akéhokoľvek príplatku za porovnateľných podmienok a pri najbližšej novej príležitosti, a vzdaním sa svojej prepravy tým, požiada o náhradu ceny cestovného lístka, ktorú prípadne sprevádza bezplatný návrat do pôvodného miesta odchodu, tak ako bolo stanovené v prepravnej zmluve, pri najbližšej novej príležitosti.
- 156 Pokiaľ ide o náhradu upravenú v článku 19 nariadenia č. 1177/2010, treba uviesť, že táto náhrada sa mení vo svojom základe a svojej výške v závislosti od dĺžky meškania pri príchode do konečného cieľového miesta, ako je stanovené v zmluve o preprave, a to vzhľadom na dĺžku trvania prepravy. V prípade, že sa cestujúci v dôsledku zrušenia svojej prepravy rozhodne pre presmerovanie do svojho konečného cieľového miesta, ktoré mu môže s prihliadnutím na špecifiká odvetvia námornej dopravy spôsobiť veľké meškание pri príchode do konečného cieľového miesta z dôvodu čakania na náhradnú dopravu alebo potreby nalodiť sa alebo vylodiť sa v iných prístavoch, než sú tie, ktoré boli pôvodne naplánované, sa teda nezdá, že by tieto kritériá použité na určenie toho, či majú cestujúci nárok na túto náhradu, boli nezlučiteľné s požiadavkou proporcionality.
- 157 Okrem toho skutočnosť, že výpočet náhrady upravenej v článku 19 tohto nariadenia sa zakladá na cene cestovného lístka, ktorú cestujúci skutočne zaplatil, sama osebe znamená, že normotvorca Únie prijal primeraný prístup k odstráneniu škodlivých následkov spôsobených meškáním alebo zrušením, ktoré má uvedené nariadenie napraviť.
- 158 Hoci Irish Ferries tvrdí, že opatrenia na náhradu stanovené v článku 19 nariadenia č. 1177/2010 môžu mať významný vplyv na finančné zaťaženie dopravcov a nie sú primerané, treba konštatovať, že Súdny dvor už v oblasti leteckej prepravy cestujúcich rozhodol, že takéto dôsledky nemožno považovať za neprimerané vo vzťahu k cieľu vysokej ochrany cestujúcich. Dôležitosť, ktorú má cieľ ochrany spotrebiteľov, vrátane cestujúcich v námornej doprave, totiž môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, vzniknuté určitým hospodárskym subjektom (pozri analogicky rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 47 a 48).
- 159 Treba zároveň uviesť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 1177/2010 nie je dotknutá možnosť námorných dopravcov požadovať náhradu škody od akejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s vnútroštátnym právom, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu. Takáto náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú uvedení dopravcovia znášajú v dôsledku týchto povinností. Okrem toho sa nezdá byť neprimerané, aby tieto povinnosti – s výhradou vyššie uvedeného nároku na náhradu škody – znášali v prvom rade námorní dopravcovia, s ktorými dotknutí cestujúci uzavreli zmluvu o preprave, ktorá ich oprávňuje na prepravu, ktorá by nemala byť ani zrušená, ani mať meškание.

- 160 Napokon, pokiaľ ide o náhradu upravenú v článku 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010, treba uviesť, že v súlade s článkom 20 ods. 4 tohto nariadenia môžu byť námorní dopravcovia oslobodení od povinnosti platiť túto náhradu, ak preukážu, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili mimoriadne okolnosti, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia. Vzhľadom na existenciu takéhoto oslobodzujúceho dôvodu a reštriktívne podmienky splnenia tejto povinnosti náhrady, ktorú majú námorní dopravcovia, sa uvedená povinnosť nezdá byť zjavne neprimeraná z hľadiska sledovaného cieľa.
- 161 Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady proporcionality.
- 162 V treťom rade sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v súlade so zásadou právnej istoty.
- 163 V tejto súvislosti si vnútroštátny súd kladie otázku týkajúcu sa argumentácie, ktorú pred ním uviedla Irish Ferries, podľa ktorej na jednej strane články 18 a 19 tohto nariadenia sú v rozpore so zásadou právnej istoty, keďže dopravcom ukladajú prísne povinnosti pri absencii jasného právneho základu, a na druhej strane článok 19 ods. 1 uvedeného nariadenia porušuje konkrétne túto zásadu tým, že ukladá dopravcom povinnosť vyplatiť náhradu rovnajúcu sa percentuálnemu podielu z ceny cestovného lístka, a to bez toho, aby tento posledný uvedený pojem definoval.
- 164 Predovšetkým treba pripomenúť, že zásada právnej istoty, ktorá je základnou zásadou práva Únie, vyžaduje najmä, aby právna úprava bola jasná a presná, tak aby osoby podliehajúce súdnej právomoci mohli bez pochybností poznať svoje práva a povinnosti a podľa toho konať (rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 68, ako aj citovaná judikatúra).
- 165 V prejednávanej veci, pokiaľ ide po prvé o všeobecné tvrdenie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorého je nariadenie č. 1177/2010 v rozpore so zásadou právnej istoty, keďže ukladá dopravcom príliš prísne povinnosti pri absencii jasného právneho základu v tomto nariadení, treba ho, ako uviedol generálny advokát v bode 223 svojich návrhov, zamietnuť v súlade s judikatúrou citovanou v bodoch 132 až 134 tohto rozsudku, keďže z dôvodu jeho nejednoznačnej a všeobecnej povahy nemôže Súdny dvor na toto tvrdenie užitočne odpovedať.
- 166 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa nepresnosti pojmu „cena cestovného lístka“ uvedeného v článku 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010, je pravda, že pojem cena cestovného lístka, z ktorej vychádza výpočet náhrady stanovenej v článku 19 tohto nariadenia, nie je definovaný ani v odseku 1 tohto článku, ani v článku 3 uvedeného nariadenia.
- 167 Treba však uviesť, že tento pojem všeobecnej povahy sa má uplatňovať na neobmedzený počet situácií, ktoré nie je možné predvídať vopred, a nie na konkrétne cestovné lístky, ktorých zložky môžu byť vopred spresnené v normatívnom akte práva Únie. Treba tiež uviesť, že normotvorca Únie chcel v článku 19 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 spresniť, že náhrada, ktorú má zaplatiť dopravca, sa vypočíta „v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za službu osobnej dopravy“, takže treba vychádzať z toho, že uvedený pojem nemožno považovať za nedostatočne presný. V tejto súvislosti skutočnosť, že táto otázka bola predmetom výkladu Súdného dvora, ako je uvedený v bodoch 95 až 98 tohto rozsudku, nemôže stačiť na preukázanie existencie porušenia zásady právnej istoty, pretože by to viedlo, ako uviedol generálny advokát v bode 224 svojich návrhov, k vylúčeniu akejkoľvek inej metódy výkladu, než je doslovný výklad všeobecne záväzného ustanovenia.

- 168 Preto treba konštatovať, že článok 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 neporušuje všeobecnú zásadu právnej istoty tým, že odkazuje na pojem cena cestovného lístka bez toho, aby tento pojem definoval.
- 169 V štvrtom rade sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v súlade s článkami 16 a 17 Charty, ktoré zaručujú slobodu podnikania a právo námorných dopravcov vlastníť majetok.
- 170 V tejto súvislosti je potrebné najprv pripomenúť, že sloboda podnikania a právo vlastníť majetok nie sú absolútnymi právami, ale musia sa posudzovať vo vzťahu k ich sociálnej funkcii (rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 60).
- 171 Ďalej článok 52 ods. 1 Charty pripúšťa, že výkon práv zakotvených v Charte môže byť obmedzený, ak je také obmedzenie stanovené zákonom, rešpektuje podstatu týchto práv a slobôd, a ak je za súčasného dodržania zásady proporcionality nevyhnutné a skutočne zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.
- 172 Napokon, ak dôjde k stretu viacerých práv chránených právnym poriadkom Únie, toto posúdenie sa musí uskutočniť tak, aby sa zachoval nevyhnutný súlad požiadaviek spojených s ochranou týchto rozličných práv a spravodlivej rovnováhy medzi nimi (rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 62).
- 173 Hoci vnútroštátny súd odkazuje na články 16 a 17 Charty, v prejednávanej veci treba tiež zohľadniť jej článok 38, ktorý podobne ako článok 169 ZFEÚ má v rámci politik Únie zabezpečiť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov vrátane cestujúcich v námornej doprave. Ako už totiž bolo pripomenuté v bode 51 tohto rozsudku, ochrana týchto cestujúcich patrí medzi hlavné ciele nariadenia č. 1177/2010.
- 174 Z bodov 150 až 161 tohto rozsudku týkajúcich sa zásady proporcionality vyplýva, že v prípade článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 platí, že sú v súlade s požiadavkou vyváženia jednotlivých uplatniteľných základných práv a zavedenia spravodlivej rovnováhy medzi nimi.
- 175 Z toho vyplýva, že uvedené ustanovenia neporušujú články 16 a 17 Charty.
- 176 Vzhľadom na vyššie uvedené treba konštatovať, že po preskúmaní desiatej otázky nevyšla najavo žiadna skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010.

O trovách

- 177 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004, sa má vykladať v tom zmysle, že je uplatniteľné na prípad, keď dopravca zruší službu osobnej dopravy pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, a to z dôvodu, že plavidlo, ktoré malo zabezpečiť túto službu, bolo dodané oneskorene a nemohlo byť nahradené.
2. Článok 18 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že ak je služba osobnej dopravy zrušená a neexistuje žiadna náhradná dopravná služba na rovnakom spojení, dopravca je povinný ponúknuť cestujúcemu na základe jeho práva na presmerovanie za porovnateľných podmienok a pri najbližšej možnej príležitosti do konečného cieľového miesta, ktoré upravuje toto ustanovenie, náhradnú dopravnú službu na inej trase, než je trasa zrušenej služby, alebo službu námornej dopravy spojenú s inými druhmi dopravy, ako je cestná alebo železničná doprava, a je povinný preplatiť prípadné dodatočné náklady, ktoré vznikli cestujúcemu v rámci tohto presmerovania do konečného cieľového miesta.
3. Články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 sa majú vykladať v tom zmysle, že ak dopravca zruší osobnú dopravu pri dodržaní povinnosti oznámenia niekoľko týždňov pred pôvodne plánovaným odchodom, cestujúci má právo na náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia, pokiaľ sa v súlade s článkom 18 uvedeného nariadenia rozhodne pre presmerovanie pri najbližšej možnej príležitosti alebo pre odklad svojej cesty na neskôr a pokiaľ dosiahne konečné cieľové miesto s meškaním, ktoré prekračuje prahové hodnoty stanovené v článku 19 toho istého nariadenia. Naopak, ak sa cestujúci rozhodne pre náhradu ceny cestovného lístka, takéto právo na náhradu podľa tohto článku nemá.
4. Článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „cena cestovného lístka“, ktorý sa nachádza v tomto článku, zahŕňa aj náklady súvisiace s takými doplnkovými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci vybral, akými sú rezervácia kajuty alebo kliecky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.
5. Článok 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že oneskorené dodanie plavidla na prepravu cestujúcich, ktoré viedlo k zrušeniu všetkých plavieb, ktoré malo toto plavidlo uskutočňovať v rámci nového námorného spojenia, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.
6. Článok 24 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúcemu, ktorý žiada o náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia, neukladá povinnosť podať svoju žiadosť v podobe sťažnosti predloženej dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa dopravná služba poskytla alebo mala poskytnúť.

7. Článok 25 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že do právomoci vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie tohto nariadenia, ktorý bol určený členským štátom, patrí nielen služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území tohto členského štátu, ale aj služba osobnej dopravy, ktorá sa uskutočnila z prístavu nachádzajúceho sa na území iného členského štátu do prístavu nachádzajúceho sa na území prvého členského štátu, pokiaľ je táto posledná uvedená služba osobnej dopravy začlenená do rámca spiatocnej cesty, ktorá bola v celom rozsahu zrušená.
8. Po preskúmaní desiatej otázky nevyšla najavo žiadna skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010.

Podpisy