

Věc C-570/19**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora****Datum doručení:**

26. července 2019

Předkládající soud:

High Court (Irsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

22. července 2019

Žalobkyně:

Irish Ferries Ltd

Žalovaný:

National Transport Authority

K předmětu sporu v původním řízení

Spor v původním řízení se týká povinností žalobkyně, společnosti Irish Ferries, vůči cestujícím ze zrušené přepravy mezi městy Dublin (Irsko) a Cherbourg (Francie) (dále jen „trasa“) v létě roku 2018. Důvodem pro zrušení přepravy na trase bylo opožděné dodání nového trajektu (dále jen „plavidlo“). Žalovaný, National Transport Authority (vnitrostátní orgán pro dopravu, dále jen „NTA“), uložil společnosti Irish Ferries sankce za neposkytnutí přiměřeného odškodnění, resp. náhrady dotčeným cestujícím, jak údajně požaduje unijní a irské právo. Společnost Irish Ferries s uložením těchto sankcí nesouhlasí.

Předmět a právní základ žádosti

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

(Úř. věst. L 334, s. 1, dále jen „nařízení“). Poslední otázka, předložená *in eventum*, se týká platnosti nařízení.

Předběžné otázky

Otázka 1 Použije se nařízení (zejména článek 18 nebo 19) za situace, kdy cestující učinili rezervace předem a uzavřeli přepravní smlouvy a kdy je osobní přeprava zrušena na základě oznámení učiněného alespoň sedm týdnů před plánovaným odplutím z důvodu zpoždění dodávky nového plavidla provozovateli trajektu? Jsou v tomto ohledu pro použitelnost nařízení relevantní alespoň některé z následujících skutečností:

- a. dodávka se v konečném důsledku zpozdila o 200 dní;
- b. provozovatel trajektu musel zrušit celou sezónu plaveb;
- c. nebylo možné získat žádné vhodné alternativní plavidlo;
- d. v případě více než 20 000 cestujících provozovatel trajektu změnil jejich rezervace a rezervoval pro ně jiné plavby nebo jim vrátil zaplacené jízdné;
- e. dotčené plavby probíhaly na nové trase, kterou otevíral provozovatel trajektu, aniž by byla k dispozici jakákoli podobná alternativní přeprava na dané trase?

Otázka 2 Na tuto otázku je potřeba odpovědět pouze v případě, že je možné použít článek 18. V případě, že je cestující přeměrován v souladu s článkem 18, vzniká nová přepravní smlouva s tím, že právo na odškodnění podle článku 19 má být určeno v souladu s touto novou smlouvou, nikoli původní přepravní smlouvou?

Otázka 3a) Pokud je článek 18 použitelný, představuje v případě zrušení plavby a neexistence alternativní přepravy provozované na této trase (tj. neexistence přímé přepravy mezi uvedenými dvěma přístavy) poskytnutí alternativní plavby na kterékoli jiné dostupné trase nebo trasách, které si cestující zvolí, včetně trasy prostřednictvím „pozemního mostu“ (např. cestování z Irsku do Spojeného království trajektem a poté silničním vozidlem do přístavu ve Spojeném království s napojením na Francii, přičemž náklady na pohonné hmoty jsou cestujícímu proplaceny provozovatelem trajektu, a dále cestování z tohoto přístavu do Francie, kdy si dotčený cestující volí každou z těchto plaveb), „přesměrování do cílového místa“ pro účely článku 18? Pokud ne, jaká kritéria mají být použita pro určení toho, zda je přesměrování prováděno „za srovnatelných podmínek“?

Otázka 3b) V případě, že na zrušené trase není k dispozici žádná alternativní plavba, takže dotčenému cestujícímu nelze zařídit přímou plavbu z původního přístavu nalodění do jeho cílového místa, jak je uvedeno v přepravní smlouvě, je

dopravce povinen hradit dodatečné náklady vzniklé přeměrovanému cestujícímu při cestě do nového přístavu nalodění a z něj nebo do nového cílového přístavu a z něj?

Otázka 4a) Lze použít článek 19, pokud byla cesta ve skutečnosti zrušena již nejméně sedm týdnů před plánovaným vyplutím? Pokud se článek 19 použije, použije se toto ustanovení v případě, že byl použit článek 18 a cestující byl přeměrován bez příplatku nebo obdržel odškodnění nebo si zvolil pozdější plavbu?

Otázka 4b) Pokud se článek 19 použije, co se rozumí „cílovým místem určení“ pro účely článku 19.

Otázka 5 Pokud je možné použít článek 19:

- a. Jak je za těchto okolností potřeba měřit dobu zpoždění?
- b. Jak má být vypočtena cena ve smyslu článku 19 při určování výše dlužného odškodnění a zejména pak – zahrnuje tato cena mimořádné náklady (např. náklady na kabiny, kotce a premiové společenské prostory)?

Otázka 6 Pokud se nařízení použije, dosahují okolnosti a aspekty uvedené v otázce 1 intenzity mimořádných okolností, „jímž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení?

Otázka 7 Má článek 24 za následek uložení kogentní povinnosti každému cestujícímu, který chce využít odškodnění dle článku 19 nařízení, aby podal stížnost ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná přeprava byla nebo měla být uskutečněna?

Otázka 8 Je pravomoc příslušného vnitrostátního orgánu odpovědného za prosazování nařízení omezena na plavby, které zahrnují přístavy uvedené v článku 25 nařízení, nebo se může vztahovat i na zpáteční plavbu z přístavu jiného členského státu do státu příslušného vnitrostátního orgánu?

Otázka 9a) Jaké zásady a pravidla unijního práva by měl předkládající soud použít při posuzování platnosti rozhodnutí nebo oznámení vnitrostátního orgánu odpovědného za prosazování dodržování nařízení odkazem na články 16, 17, 20 nebo 47. Listiny nebo na zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?

Otázka 9b) Je kritérium nepřiměřenosti, které by měl vnitrostátní soud použít, kritériem zjevného pochybení?

Otázka 10 Tato otázka bude položena pouze v závislosti na odpovědích na předchozí otázky. Je nařízení 1177/2010 podle unijního práva platné, a to zejména s přihlédnutím k:

- a. článkům 16, 17 a 20 Listiny?
- b. skutečnosti, že letečtí dopravci nemají povinnost platit náhradu škody, pokud o zrušení informují cestující v letecké dopravě nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu [čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004]?
- c. zásadám proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?

Dovolávaná ustanovení unijního práva

Pozornost Soudního dvora by se měla zaměřit na nařízení, zejména body 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 a 22 jeho odůvodnění a články 2, 18, 19, 20, 24 a 25 tohoto nařízení.

Předkládající soud dále odkazuje na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

Kromě řady ustanovení nařízení se společnost Irish Ferries odvolává na články 16, 17, 20 a 47 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“), jakož i na obecné zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení.

Dovolávaná ustanovení vnitrostátního práva

NTA přijal napadené rozhodnutí společně s podpůrnými oznámeními na základě pravidla 4 S.I. č. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (vyhláška z roku 2012 o právech cestujících při cestování po moři a vnitrozemskou vodní cestou podle předpisů Evropské unie, dále jen „podzákonný předpis z roku 2012“).

Podle pravidla 4 odst. 1 podzákonného předpisu z roku 2012 NTA buď z vlastního podnětu, nebo na základě stížnosti cestujícího, pokud bude mít za to, že poskytovatel nedodrжуje nebo porušuje nařízení č. 1170/2010, „zajistí, že bude poskytovateli doručeno oznámení, v němž bude dotčené nesplnění nebo porušení vytčeno a kterým bude poskytovatel vyzván k tomu, aby za účelem splnění povinností stanovených v oznámení přijal taková opatření, jaká budou v dotčeném oznámení uvedena, a to ve lhůtě, která bude případně určena“.

Nesplnění povinností stanovených v doručených oznámeních je podle pravidla 4 odst. 3 podzákonného předpisu z roku 2012 trestným činem, za který bude uložena: (i) v případě odsouzení ve zkráceném řízení pokuta třídy A (tj. 5 000 EUR); nebo (ii) v případě odsouzení na základě obžaloby pokuta nepřesahující 250 000 EUR.

Stručný popis skutkového stavu a původního řízení

- 1 Ve smlouvě ze dne 27. května 2016 se společnost Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (dále jen „loděnice“) dohodla s mateřskou společností společnosti Irish Ferries na zhotovení trajektového plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících (tj. „plavidla“) s datem dodání nejpozději dne 26. května 2018. Plavidlo by poté odplulo do Dublinu za účelem zahájení provozu.
- 2 Plavidlo mělo být provozováno na uvedené trase, kde měla být spuštěna nová služba, která měla fungovat v průběhu léta roku 2018 (dále jen „sezóna 2018“).
- 3 Společnost Irish Ferries plánovala plavidlo na dotčené trase provozovat střídavě ve dnech, kdy nebude prováděna přeprava jiným plavidlem, které provozovala na trase Rosslare-Cherbourg a na trase Rosslare-Roscoff, čímž by nabízela každodenní přepravu mezi Irskem a Francií, byť z jiných, resp. do jiných přístavů v Irsku. Takovou přepravu si rekreanti (naprostá většina dotčených cestujících) zpravidla rezervují několik měsíců dopředu. Dne 27. října 2017 zahájila společnost Irish Ferries přijímání rezervací na plavidlo na sezónu 2018.
- 4 Dne 1. listopadu 2017, na základě žádosti společnosti Irish Ferries, loděnice potvrdila plánované datum dodání plavidla, a to 22. června 2018. Společnost Irish Ferries věřila, že dodání v uvedeném termínu jí poskytne dostatek času na to, aby stihla první plavbu dne 12. července 2018. Doba 20 dnů mezi dodáním a zahájením přepravy odpovídala předchozím dobám uvádění do provozu jiných plavidel nebo byla dokonce delší.
- 5 Dne 18. dubna 2018 oznámila loděnice společnosti Irish Ferries, že plavidlo bude dodáno až někdy okolo 13. července 2018. Loděnice na vysvětlenou uvedla, že toto zpoždění bylo způsobeno prací prováděnou třetí osobou, která jako subdodavatel loděnice dodávala vybavení ubytovacích prostor. Loděnice se rovněž zmínila o možnosti ještě pozdějšího dodání.
- 6 Všechna ostatní plavidla společnosti Irish Ferries, na něž byly učiněny tisíce dlouhodobých rezervací, byla nasazena do provozu: nebylo možné na dotčenou trasu přeměrovat jakékoli jiné plavidlo, aniž by byla zrušena přeprava tisíců jiných cestujících. Společnost Irish Ferries se okamžitě snažila najmout alternativní plavidlo, ale přední mezinárodní námořní makléř uvedl, že nejsou k dispozici žádné vhodné lodě.
- 7 Dne 20. dubna 2018 společnost Irish Ferries oznámila, že zruší plavby v období od 12. července 2018 do 29. července 2018 (dále jen „první rušení“).
- 8 Společnost Irish Ferries se pokoušela vyjít cestujícím vstříc zejména tím, že:
 - a. všechny cestující kontaktovala a vyrozuměla je o zrušení dvanáct týdnů předem;

- b. prodloužila otevírací dobu svých *call center* [a] nasadila na ně další zaměstnance;
- c. všem cestujícím nabídla
 - i. okamžité proplacení jízdného v plné výši a bez jakýchkoli dalších podmínek (dále jen „nabídka proplacení“) nebo
 - ii. možnost změnit si rezervaci na jinou plavbu (dále jen „alternativní plavby“) dle vlastní volby.

Vzhledem k tomu, že na uvedené trase nebyla k dispozici žádná jiná totožná přeprava, nabídla společnost Irish Ferries řadu možností přepravy s různými přístavy vyplutí a příplutí přímo mezi Irskem a Francií v různých dnech, na jiném plavidle nebo nepřímo přes pozemní most. Společnost Irish Ferries nenabídla pozemní most jako možnost všem cestujícím, ale těm, kteří takto cestovat chtěli, tuto možnost usnadnila. Cestujícím, kteří byli přesměrováni, byla poskytnuta poukázka v hodnotě 150 EUR na využití v rámci přepravy mezi Irskem a Francií v roce 2019; a

- d. společnost Irish Ferries s cestujícími spolupracovala, aby minimalizovala dopady neposkytnutí smlouvené přepravy.
- 9 NTA nesouhlasí s tím, že cestující měli možnost volby uváděnou společností Irish Ferries.
 - 10 V případě, kdy byli dotčení cestující přesměrováni do Rosslare (namísto Dublinu) nebo do Roscoffu (namísto Cherbourgu) jako přístavu vyplutí, resp. příplutí, nenabídla společnost Irish Ferries proplacení žádných dodatečných nákladů, které těmto cestujícím vznikly (dále jen „dodatečné náklady“). Společnost Irish Ferries s tímto nesouhlasí a uvádí, že tyto náklady nevznikly všem cestujícím, neboť někteří cestující se nacházeli blíže městu Rosslare a trávili dovolenou blíže městu Roscoff než městu Cherbourg.
 - 11 Dne 9. května 2018 si NTA vyžádal informace týkající se okolností prvního rušení, přičemž společnost Irish Ferries vyzval, aby vysvětlila, proč se jednalo o mimořádné okolnosti a proč je nemohla ovlivnit. Společnost Irish Ferries předložila NTA podrobné vyjádření.
 - 12 Dne 1. června 2018 si NTA písemnou formou vyžádal od společnosti Irish Ferries informace o tom, jak společnost Irish Ferries splnila své povinnosti dle článku 18 nařízení. Dne 8. června 2018 společnost Irish Ferries odpověděla a následovala výměna korespondence mezi oběma subjekty.
 - 13 Dne 11. června 2018 loděnice společnosti Irish Ferries oznámila, že dodání plavidla bude dále zpožděno a dodání se uskuteční až v blíže neurčeném termínu v září. V důsledku této skutečnosti zrušila společnost Irish Ferries všechny

plánované plavby po 30. červenci 2018 (dále jen „druhé rušení“). V konečném důsledku bylo plavidlo dodáno až dne 12. prosince 2018, tedy s přibližně 200denním zpožděním.

- 14 Důvodem druhého rušení byla rovněž zpoždění vzniklá na straně subdodavatele loděnice, který neměl na společnost Irish Ferries žádnou vazbu a jehož jednání či opominutí nemohla společnost Irish Ferries, dle svého tvrzení, nikterak ovlivnit. Společnost Irish Ferries se okamžitě pokoušela pronajmout alternativní plavidlo vhodné pro provozování přepravy na trase, ale žádné nebylo k dispozici. V důsledku této skutečnosti proto společnost Irish Ferries zrušila celou sezónu 2018, což postihlo více než 20 000 cestujících.
- 15 Společnost Irish Ferries se pokoušela vyjít vstříc dotčeným cestujícím například tím, že:
 - a. oznámila druhé rušení ihned, jakmile se přesvědčila, že není možné najmout alternativní plavidlo;
 - b. pomáhala kontaktovat všechny cestující;
 - c. prodloužila otevírací dobu svých call center a nasadila více zaměstnanců;
 - d. informovala cestující nejméně 7 týdnů předem, přičemž řada cestujících byla informována až 12 týdnů předem;
 - e. nabídla cestujícím možnost přepravu zrušit a přijmout nabídku proplacení;
 - f. nabídla cestujícím možnost plavby do Francie na alternativních trasách (bez náhrady dodatečných nákladů, pokud cestujícím vznikly);
 - g. zajistila přesměrování cestou pozemního mostu přes Británii (přičemž náklady na pohonné hmoty spotřebované na cestě přes Británii by byly cestujícím proplaceny); a
 - h. poskytla by cestujícím poukázku na částku 150 EUR, kterou by mohli využít v rámci přepravy zajišťované společností Irish Ferries mezi Irskem a Francií v roce 2019.
- 16 Ve skutečnosti si možnost alternativních plateb se společností Irish Ferries nebo jinými dopravci zvolila 82 % cestujících, zatímco 3 % si zvolila pozemní most a zbylých 15 % přijalo proplacení jízdného v plné výši.
- 17 Pokud jde o ty cestující, kteří využili alternativních plaveb: a) cestujícím nebylo účtováno žádné dodatečné jízdné, toto jízdné zaplatila společnost Irish Ferries, a b) společnost Irish Ferries uhradila rozdíl v „palubních výdajích“. Pokud jde o

cestujících, kteří využili možnosti pozemního mostu, společnost Irish Ferries jim proplatila pohonné hmoty spotřebované na cestě přes Británii.

- 18 Rozhodnutím ze dne 19. října 2018 dospěl NTA k závěru, že společnost Irish Ferries nesplnila své povinnosti plynoucí z článků 18 a 19 nařízení. NTA proto dne 22. října 2018 doručila společnosti Irish Ferries oznámení podle článku 18 a oznámení podle článku 19 (společně dále jen „oznámení“) v souladu s pravidlem 4 odst. 1 podzákonného předpisu z roku 2012.
- 19 Rozhodnutím ze dne 25. ledna 2019 (dále jen „napadené rozhodnutí“) NTA obě oznámení potvrdil. Oznámení podle článku 18 ukládalo společnosti Irish Ferries povinnost nahradit dodatečné náklady cestujícím, kteří byli z důvodu prvního nebo druhého rušení nuceni cestovat do, resp. z města Rosslare (namísto Dublinu) nebo do, resp. z města Roscoff (namísto Cherbourgu). Oznámení podle článku 19 ukládalo společnosti Irish Ferries povinnost zaplatit odškodnění poškozeným cestujícím, kteří vyzvali společnost Irish Ferries k zaplacení odškodnění za zpoždění při příplutí do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě, pokud toto zpoždění splňuje kritéria stanovená v čl. 19 odst. 1 písm. a) až d) nařízení.

Hlavní argumenty účastníků původního řízení

- 20 Společnost **Irish Ferries** tvrdí, že se nařízení nepoužije na situaci vzniklou na základě prvního ani druhého rušení, protože cestující byli o těchto zrušeních informováni několik týdnů předem a skutečnost, že plavidlo nebylo k dispozici, byla důsledkem mimořádných okolností, které společnost Irish Ferries nemohla ovlivnit, ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení. V tomto ohledu se společnost Irish Ferries odvolává na judikaturu vykládající nařízení č. 261/2004.
- 21 Pokud by nařízení použitelné bylo, společnost Irish Ferries namítá, že se články 18 a 19 nařízení nepoužijí současně. Tvrdí, že článek 19 nařízení týkající se zpožděného příplutí nelze použít v případě, že bylo zrušeno vyplutí. Stejně tak není možné, aby měli z článku 19 prospěch cestující, kteří již byli odškodněni podle článku 18.
- 22 Společnost Irish Ferries dále uvádí, že nicméně i tak splnila povinnosti dle článku 18, neboť cestujícím nabídla možnost volby mezi přesměrováním a náhradou jízdného. Má za to, že pozemní most spojený se zaplacením dodatečných nákladů na pohonné hmoty představuje přesměrování za srovnatelných podmínek.
- 23 Pokud jde o článek 19, společnost Irish Ferries tvrdí, že v případě cestujících, kteří přijali možnost přesměrování, nedošlo ke zpožděnému „příplutí do cílového místa určení“ uvedeného v jejich nové „přepravní smlouvě“.
- 24 Dále tvrdí, že NTA porušil čl. 25 odst. 1 nařízení, takže napadené rozhodnutí a oznámení byla vydána *ultra vires*. Dle tvrzení společnosti Irish Ferries NTA dále neuplatnil článek 24 uvedeného nařízení proporcionálně, tak aby omezil

účinek rozhodnutí a oznámení na ty cestující, kteří podali stížnost v předepsané lhůtě dvou měsíců. NTA *de facto* porušil Listinu, zejména její články 16 a 17, pokud společnost Irish Ferries bránil ve zrušení kterékoli smlouvy o přepravě cestujících, a to i v souladu s jejími ustanoveními, aniž by tím společnosti Irish Ferries vznikla odpovědnost dle nařízení.

- 25 Společnost Irish Ferries tvrdí, že napadené rozhodnutí a oznámení jsou proto stíženy zjevnou vadou a NTA se rovněž dopustil porušení povinnosti poskytnout odpovídající odůvodnění ve smyslu článku 47 Listiny. Alternativně společnost Irish Ferries tvrdí – pro případ, že NTA použil nařízení správně –, že nařízení je neplatné z důvodu rozporu s Listinou, zásadou právní jistoty a zásadou proporcionality, neboť dopravcům ukládá tíživé povinnosti, aniž by existoval jasný právní základ a aniž by byly vymezeny klíčové pojmy, jako je „cena přepravního dokladu“ dle čl. 19 odst. 1. To zakládá diskriminaci provozovatelů trajektové přepravy vůči provozovatelům leteckých služeb.
- 26 NTA zastává názor, že nařízení se na první a druhé rušení vztahuje. Články 18 a 19 je možno použít kumulativně a současně na jednoho a téhož cestujícího, přičemž takové použití nevede k uložení dvojí sankce dotčenému dopravci. Je totiž v souladu se záměrem nařízení. NTA trvá na platnosti a přiměřenosti nařízení, jakož i na platnosti napadeného rozhodnutí.
- 27 Podle názoru NTA byly plavby plavidla zrušeny, článek 18 se tedy použije. Jinak by tomu bylo v případě splnění požadavků čl. 20 odst. 1, což ale v projednávané věci nenastalo. Skutečnost, že cestující byli vyrozuměni předem a nenacházeli se na cestě ani v tranzitu, nemá na použití článků 18 a 19 žádný vliv. Znění těchto ustanovení ani cíle nařízení nikterak nenasvědčují opaku. Článek 19 se dále vztahuje na zpoždění způsobená zrušením (jak dokládá znění bodu 19 odůvodnění a čl. 20 odst. 4 nařízení).
- 28 NTA se domnívá, že článek 2 nařízení se na případ, který nastal v původním řízení, použije, neboť přístavy nalodění (Dublin a Cherbourg) se nacházejí na území členského státu ve smyslu tohoto ustanovení. Podle názoru NTA nelze pro tvrzení, že se nařízení nepoužije, pokud dotčená loď není k dispozici pro poskytování osobní přepravy, nalézt žádnou oporu.
- 29 NTA se domnívá, že odkaz na „přepravní smlouvu“ v čl. 19 odst. 1 je odkazem na „přepravní smlouvu“ uzavřenou mezi cestujícím a dopravcem. Nesouhlasí s tím, že dochází k uzavření nové smlouvy mezi cestujícím a dopravcem, pokud cestující souhlasí s přesměrováním nebo náhradou podle čl. 18 odst. 1 způsobem uváděným společností Irish Ferries.
- 30 NTA tvrdí, že nabídkami, které společnost Irish Ferries učinila dotčeným cestujícím, nesplnila své povinnosti vyplývající z článku 18 nařízení. Nabídnuté přesměrování nevedlo do cílového místa v souladu s čl. 18 odst. 1 a mnoha dotčeným cestujícím nebyly nahrazeny dodatečné náklady, které jim vznikly. NTA je přesvědčen, že výraz „cílové místo“ odkazuje na místo určení uvedené

v přepravní smlouvě, nikoli na cílové místo cestujícího. Dále platí, že skutečnost, že některým cestujícím dotčeným prvním rušením byla přeprava usnadněna prostřednictvím pozemního mostu a že se jednalo též o možnost navrženou cestujícím dotčeným druhým rušením, neznamená, že společnost Irish Ferries splnila své povinnosti dle článku 18.

- 31 NTA se domnívá, že společnost Irish Ferries neprokázala „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 20 odst. 4, neboť pozdní dodání plavidla je vlastní běžnému výkonu jejich činností. Délka tohoto zpoždění je pro účely tohoto konstatování irelevantní.
- 32 NTA navíc trvá na právu cestujících podat stížnost podle čl. 25 odst. 1 „jakémukoli příslušnému orgánu určenému členským státem“. Je toho názoru, že článek 24 je samostatným ustanovením týkajícím se stížností. Pro cestující, kteří se domáhají odškodnění (náhrady), tedy stanovená dvouměsíční lhůta neplatí. NTA popírá porušení zásad unijního práva a má za to, že znění rozhodnutí, tak jak vychází z oznámení a podpůrné dokumentace, bylo jasně odůvodněno. Zejména význam výrazu „cena přepravního dokladu“ je v kontextu znění čl. 19 odst. 3 zřejmý.

Stručné shrnutí důvodů žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 33 Předkládající soud uvádí, že nařízení je pro výsledek sporu v původním řízení klíčové: mezi účastníky řízení vznikly spory týkající se výkladu a použití nařízení, k nimž neexistuje žádná relevantní judikatura. Otázky, které vyvstaly v tomto řízení, jsou nové a odpovědi na ně nejasné.