

Sag C-570/19**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

26. juli 2019

Forelæggende ret:

High Court (Irland)

Afgørelse af:

22. juli 2019

Sagsøger:

Irish Ferries Ltd

Indstævnt:

National Transport Authority

Hovedsagens genstand

Hovedsagen vedrører det sagsøgende selskab, Irish Ferries' forpligtelser over for passagerer på aflyste afgang mellem Dublin, Irland og Cherbourg, Frankrig (herefter »ruten«) i sommeren 2018. Årsagen til de aflyste afgang på ruten var forsinket levering af en ny færge (herefter »fartøjet«). Indstævnte, National Transport Authority (den nationale transportmyndighed, herefter »NTA«), har pålagt Irish Ferries sanktioner for undladelse af at give passende kompensation til disse berørte passagerer, således som EU-retten og irsk ret angiveligt kræver det. Irish Ferries anfægter disse sanktioner.

Genstand og retsgrundlag for anmodningen om præjudiciel afgørelse

Den præjudicielle forelæggelse vedrører fortolkningen af artikel 18, 19, artikel 20, stk. 4, artikel 24 og 25 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L

334, s. 1, herefter »forordningen«). Et sidste præjudicielt spørgsmål, der er forelagt subsidiært, vedrører forordningens gyldighed.

Præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål. Finder forordningen (navnlig artikel 18 og/eller 19) anvendelse under omstændigheder, hvor passagerer har foretaget forhåndsreservationer og indgået befordringskontrakter, og hvor passagersejladserne aflyses med mindst syv ugers varsel inden den planlagte afgang som følge af den forsinkede levering af et nyt fartøj til færgeoperatøren? Er nogle (eller samtlige) følgende forhold i denne henseende relevante for forordningens anvendelse:

- a. Leveringen var i sidste ende forsinket 200 dage,
- b. Færgeoperatøren måtte aflyse en hel sæsons afgang,
- c. Der kunne ikke findes et passende alternativt fartøj,
- d. Færgeoperatøren ombookede mere end 20 000 passagerer til andre afgang eller refunderede deres billetter,
- e. Afgangene var på en ny rute, der blev åbnet af færgeoperatøren, hvor der ikke fandtes en lignende alternativ afgang på ruten?

Det andet spørgsmål. Dette spørgsmål skal alene besvares, såfremt artikel 18 finder anvendelse. Foreligger der i tilfælde, hvor en passagers rejse omlægges i overensstemmelse med artikel 18, en ny befordringskontrakt, således at retten til kompensation i medfør af artikel 19 skal fastlægges i overensstemmelse med denne nye kontrakt i stedet for den oprindelige befordringskontrakt?

Det tredje spørgsmål, litra a). Såfremt artikel 18 finder anvendelse, udgør da i tilfælde, hvor en afgang aflyses, og der ikke fandtes en alternativ afgang på denne rute (dvs. ingen direkte afgang mellem disse to havne), en alternativ afgang på enhver anden rute eller tilgængelige ruter, der vælges af passageren, herunder »landbroruter« (f.eks. hvor der på grundlag af passagerens valg af samtlige afgang rejser fra Irland til Det Forenede Kongerige med færge og dernæst med brændstofudgifterne refunderet af færgeoperatøren køres til en havn i Det Forenede Kongerige med forbindelse til Frankrig, hvorfra der rejses til Frankrig) »omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted« som omhandlet i artikel 18? Såfremt dette ikke er tilfældet, hvilke kriterier skal da anvendes ved fastlæggelsen af, om en omlægning er »under sammenlignelige betingelser«?

Det tredje spørgsmål, litra b). Såfremt der ikke findes en alternativ afgang på den aflyste rute, således at den berørte passager ikke kan tilbydes en direkte afgang fra den oprindelige indskibningshavn til det endelige bestemmelsessted som fastsat i befordringskontrakten, er transportøren da forpligtet til at betale eventuelle yderligere omkostninger, som en passager, der har fået omlagt sin rejse,

afholder ved at rejse til og fra den nye indskibningshavn og/eller til og fra den nye bestemmelseshavn?

Det fjerde spørgsmål, litra a). Kan artikel 19 finde anvendelse, når rejsen allerede er blevet aflyst mindst syv uger inden den planlagte afgang? Såfremt artikel 19 finder anvendelse, finder den da anvendelse i tilfælde, hvor artikel 18 er blevet anvendt, og passageren har fået omlagt sin rejse uden ekstra omkostninger og/eller har fået billetten refunderet og/eller har valgt en senere afgang?

Det fjerde spørgsmål, litra b). Såfremt artikel 19 finder anvendelse, hvad er da det »endelige bestemmelsessted« som omhandlet i artikel 19?

Det femte spørgsmål. Såfremt artikel 19 kan finde anvendelse:

- a. Hvordan skal forsinkelsesperioden beregnes under sådanne omstændigheder?
- b. Hvordan skal prisen som omhandlet i artikel 19 beregnes, når størrelsen af den kompensation, der skal betales, fastsættes, og skal navnlig omkostninger, som kan henføres til ekstraomkostninger (f.eks. kahytter, bure til dyr og premium lounges), omfattes?

Det sjette spørgsmål. Såfremt forordningen finder anvendelse, udgør omstændighederne og betragtningerne som beskrevet i det første spørgsmål da »usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet« som omhandlet i forordningens artikel 20, stk. 4?

Det syvende spørgsmål. Indebærer artikel 24 en forpligtelse for passagerer, der ønsker at opnå kompensation i henhold til forordningens artikel 19, til at indgive en klage inden for to måneder fra den dag, hvor befordring blev udført eller skulle have været udført?

Det ottende spørgsmål. Er kompetencen hos det nationale kompetente organ, der har ansvaret for håndhævelse af forordningen, begrænset til afgange, der involverer de havne, som er anført i forordningens artikel 25, eller omfatter den endvidere en returafgang fra en anden medlemsstats havn til det nationale kompetente organs medlemsstat?

Det niende spørgsmål, litra a). Hvilke EU-retlige principper og bestemmelser skal den forelæggende ret anvende ved bedømmelsen af gyldigheden af det nationale håndhævelsesorgans afgørelse og/eller meddelelser under henvisning til chartrets artikel 16, 17, 20 og/eller 47 og/eller proportionalitetsprincippet, retssikkerhedsprincippet og ligebehandlingsprincippet?

Det niende spørgsmål, litra b). Skal den nationale ret i sin urimelighedsvurdering anvende åbenbart fejlagtig-standard?

Det tiende spørgsmål. Dette spørgsmål vil alene opstå alt efter besvarelsen af de foregående spørgsmål. Er forordningen gyldig efter EU-retten især under hensyntagen til:

- a. Chartrets artikel 16, 17 og 20?
- b. Det forhold, at luftfartsselskaber ikke har nogen forpligtelse til at betale kompensation, hvis de giver flypassagerne meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt [artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning [nr.] 261/2004]?
- c. Proportionalitetsprincippet, retssikkerhedsprincippet og ligebehandlingsprincippet?

Anførte EU-retlige bestemmelser

Domstolens opmærksomhed henledes på forordningen og navnlig på 1., 2., 3., 12., 13., 14., 15., 17., 19., og 22. betragtning til denne og på artikel 2, 18, 19, 20, 24 og 25 deri.

Den forelæggende ret henviser endvidere til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1).

Foruden en række af forordningens bestemmelser har Irish Ferries påberåbt sig artikel 16, 17, 20 og 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (herefter »chartret«) samt de almindelige principper proportionalitetsprincippet, retssikkerhedsprincippet og ligebehandlingsprincippet.

Anførte nationale bestemmelser

NTA traf den anfægtede afgørelse sammen med dens supplerende meddelelser på grundlag af regulation 4 i S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Statutory Instrument nr. 394 fra 2012 – Den Europæiske Union (passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje) Regulations 2012, herefter »2012-bekendtgørelsen«).

I henhold til regulation 4(1) i 2012-bekendtgørelsen skal NTA enten på eget initiativ eller efter at have modtaget en klage fra en passager, der er af den opfattelse, at en leverandør ikke overholder eller tilsidesætter forordning nr. 1170/2010, »foranledige, at der til leverandøren fremsendes en meddelelse om den omhandlede manglende overholdelse eller tilsidesættelse, og som pålægger leverandøren at træffe de i meddelelsen angivne foranstaltninger inden for den frist, som er angivet, med henblik på at efterkomme meddelelsen«.

Manglende opfyldelse af de fremsendte meddelelser er i medfør af regulation 4(3) i 2012-bekendtgørelsen en strafbar handling, som straffes: i) efter summarisk domfældelse med en klasse A-bøde (dvs. 5000 EUR), eller ii) efter tiltale og domfældelse med en bøde, der ikke overstiger 250 000 EUR.

Kortfattet fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne

- 1 I en kontrakt af 27. maj 2016 indgik Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (herefter »skibsværftet«) en aftale med Irish Ferries' moderselskab om at bygge en roll-on/roll off passagerfærge (dvs. fartøjet) med levering den 26. maj 2018 eller før. Fartøjet ville derefter sejle til Dublin for at indlede besejlingen.
- 2 Fartøjet skulle sejle på ruten, som var en ny forbindelse, der skulle indledes og drives i løbet af hele sommeren 2018 (herefter »2018-sæsonen«).
- 3 Irish Ferries planlagde at drive fartøjet på ruten på skift med et andet fartøj, som selskabet drev på ruten Rosslare-Cherbourg og ruten Rosslare-Roscoff, og derved tilbyde daglig forbindelse mellem Irland og Frankrig om end fra/til to forskellige irske havne. I forbindelse med disse afgangse (langt størstedelen af de berørte passagerer) tendens til at reservere måneder i forvejen. Den 27. oktober 2017 begyndte Irish Ferries at tage imod reservationer på fartøjet for 2018-sæsonen.
- 4 Den 1. november 2017 bekræftede skibsværftet på anmodning fra Irish Ferries den planlagte overdragelsesdato for fartøjet som værende den 22. juni 2018. Irish Ferries fandt, at denne overdragelse ville give tilstrækkelig tid til den første afgang den 12. juli 2018. De 20 dage mellem levering og ibrugtagning stemte overens med eller var længere end andre fartøjers indkøringstid.
- 5 Den 18. april 2018 meddelte skibsværftet Irish Ferries, at fartøjet først ville blive leveret den 13. juli 2018 eller deromkring. Skibsværftet forklarede, at denne forsinkelse skyldtes det arbejde, der blev udført af tredjepartsleverandører af indlogeringsfaciliteter, og som skibsværftet havde givet i underleverance. Skibsværftet nævnte endvidere muligheden for en senere levering.
- 6 Alle Irish Ferries' andre fartøjer var i anvendelse med tusindvis af reservationer foretaget for længe siden: Det var ikke muligt at omlægge et andet fartøj til ruten uden at flytte tusindvis af andre passagerer. Irish Ferries forsøgte straks at chartre et alternativt fartøj, men en ledende international skibsmægler erklærede, at der ikke var nogen passende skibe til rådighed.
- 7 Den 20. april 2018 bekendtgjorde Irish Ferries, at selskabet ville aflyse alle afgangse fra den 12. juli 2018 til den 29. juli 2018 (herefter »den første aflysning«).
- 8 Irish Ferries traf foranstaltninger for at hjælpe passagerne ved navnlig at:

- a. tage kontakt til alle passagerne og give dem meddelelse om aflysningen med 12 ugers varsel,
- b. holde selskabets callcentre åbne længere [flere timer] med yderligere ansatte,
- c. tilbyde alle passagerer
 - i. en omgående og ubetinget tilbagebetaling af det fulde beløb (dvs. et »tilbagebetalingstilbud«) eller
 - ii. muligheden for at ombooke til alternative afgang (»alternative afgang«) efter eget valg.

Da der ikke var nogen identisk forbindelse på ruten, tilbød Irish Ferries en række afgang med forskellige afgang- og bestemmelsehavne direkte mellem Irland og Frankrig på forskellige dage med et andet fartøj eller indirekte over land. Irish Ferries tilbød ikke at rejse over land som en mulighed for alle passagerer men gjorde det muligt for dem, som ønskede at rejse på denne måde. Passagerer, hvis rejse blev omlagt, modtog en voucher på 150 EUR til anvendelse på forbindelserne Irland-Frankrig i 2019, og

- d. Irish Ferries samarbejdede med passagerne for at minimere forstyrrelser.
- 9 NTA bestrider, at passagerne havde de af Irish Ferries anførte valgmuligheder.
 - 10 I de tilfælde, hvor berørte passagerer fik omlagt deres rejse til og fra Rosslare (i stedet for Dublin) og/eller til og fra Roscoff (i stedet for Cherbourg), tilbød Irish Ferries ikke at refundere eventuelle yderligere omkostninger, som sådanne passagerer havde afholdt (herefter »yderligere omkostninger«). Irish Ferries har anfægtet dette og har anført, at ikke alle passagererne havde sådanne omkostninger, henset til at visse passagerer var bosiddende tættere på Rosslare og holdt ferie tættere på Roscoff end Cherbourg.
 - 11 Den 9. maj 2018 anmodede NTA om oplysninger vedrørende omstændighederne i forbindelse med den første aflysning og anmodede Irish Ferries om at forklare, hvorfor disse omstændigheder var usædvanlige og ikke kunne kontrolleres af selskabet. Irish Ferries fremlagde detaljerede oplysninger for NTA.
 - 12 Den 1. juni 2018 sendte NTA et brev til Irish Ferries med anmodning om oplysninger om Irish Ferries' overholdelse af forordningens artikel 18. Den 8. juni 2018 svarede Irish Ferries, og en udveksling af korrespondance fulgte efter.
 - 13 Den 11. juni 2018 meddelte skibsværftet Irish Ferries, at fartøjet ville blive yderligere forsinket indtil et ubestemt tidspunkt i september. Dette foranledigede Irish Ferries til at aflyse alle planlagte adgange efter 30. juli 2018 (herefter den

»anden aflysning«). Fartøjet blev i sidste ende ikke leveret før den 12. december 2018 med omkring 200 dages forsinkelse.

- 14 Den anden aflysning skyldtes ligeledes forsinkelser hos en underleverandør til skibsværftet, hvilken underleverandør ikke havde nogen forbindelse til Irish Ferries, og forsinkelsen var, har Irish Ferries gjort gældende, uden for selskabets kontrol. Irish Ferries forsøgte straks at chartre et alternativt fartøj, som var egnet til at besejle ruten, men der var ikke nogen til rådighed. Som følge heraf aflyste selskabet hele 2018-sæsonen, hvilket berørte mere end 20 000 passagerer.
- 15 Irish Ferries traf foranstaltninger for at hjælpe de berørte passagerer ved f.eks. at:
 - a. give meddelelse om den anden aflysning, så snart selskabet havde fået bekræftet, at det ikke var muligt at chartre et alternativt fartøj,
 - b. fremme kontakt med alle passagerne,
 - c. udvide callcentrenes åbningstider og ansætte mere personale,
 - d. give passagerne mindst syv ugers varsel og mange op til 12 ugers varsel,
 - e. tilbyde passagerne muligheden for at annullere [rejsen] og modtage tilbagebetalingstilbuddet,
 - f. tilbyde passagerne mulighed for at sejle på alternative ruter til Frankrig (uden tilbagebetaling af yderligere omkostninger i de tilfælde, hvor de opstod),
 - g. omlægge rejsen over land gennem Det Forenede Kongerige (med refundering af brændstofudgifter til passageren for rejsen gennem Det Forenede Kongerige), og
 - h. udstede en voucher på 150 EUR til passagererne til anvendelse i forbindelse med afgang på Irish Ferries' forbindelser Irland-Frankrig i 2019.
- 16 Faktisk valgte 82% af passagererne alternative afgang med Irish Ferries eller andre selskaber, mens 3% valgte at rejse over land, og de resterende 15% tog imod fuld tilbagebetaling.
- 17 For så vidt angår passagerer, som benyttede alternative afgang: a) blev en eventuel yderligere billetpris ikke opkrævet af passagererne men betalt af Irish Ferries, og b) eventuelle differencer i »udgifter ombord« blev godtgjort af Irish Ferries. Hvad angår passagerer, som benyttede sig af en rute over land, refunderede Irish Ferries deres brændstofudgifter i forbindelse med rejsen gennem Det Forenede Kongerige.

- 18 Ved afgørelse af 19. oktober 2018 fastslog NTA, at Irish Ferries havde tilsidesat sine forpligtelser i henhold til forordningens artikel 18 og 19. I overensstemmelse hermed fremsendte NTA den 22. oktober 2018 Irish Ferries en meddelelse i henhold til artikel 18 og en meddelelse i henhold til artikel 19 (herefter samlet »meddelelserne«) i medfør af regulation 4(1) i 2012-bekendtgørelsen.
- 19 Ved afgørelse af 25. januar 2019 (herefter den »anfægtede afgørelse«) bekræftede NTA begge meddelelser. Artikel 18-meddelelsen pålagde Irish Ferries at tilbagebetale yderligere omkostninger til passagerer, der som følge af den første eller anden aflysning måtte rejse til og fra Rosslare (i stedet for Dublin) og/eller til og fra Roscoff (i stedet for Cherbourg). Artikel 19-meddelelsen pålagde Irish Ferries at betale kompensation til berørte passagerer, som krævede kompensation fra Irish Ferries for forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted som fastsat i befodringskontrakten, i de tilfælde hvor sådan forsinkelse er omfattet af de kriterier, der er fastsat i forordningens artikel 19, stk. 1, litra a)-d).

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 20 **Irish Ferries** har gjort gældende, at forordningen ikke finder anvendelse på de af den første eller den anden aflysning følgende omstændigheder, fordi passagerne fik meddelelse om disse aflysninger uger i forvejen, og den manglende rådighed over et fartøj var resultatet af usædvanlige omstændigheder, der lå uden for selskabets kontrol som omhandlet i forordningens artikel 20, stk. 4. Irish Ferries har i denne forbindelse støttet sig på retspraksis om forordning nr. 261/2004.
- 21 For det tilfælde, at forordningen finder anvendelse, har Irish Ferries gjort gældende, at forordningens artikel 18 og 19 ikke finder anvendelse samtidigt. Selskabet har gjort gældende, at sidstnævnte bestemmelse, der vedrører forsinket »ankomst«, ikke kan finde anvendelse i tilfælde, hvor afgang er aflyst. Passagerer, der fået tilbagebetaling i medfør af artikel 18, kan heller ikke også drage fordel af artikel 19.
- 22 Irish Ferries har endvidere gjort gældende, at selskabet ikke desto mindre har overholdt artikel 18, fordi det gav passagerer valget mellem omlægning af rejsen eller tilbagebetaling af billetprisen. Irish Ferries er af den opfattelse, at rejse over land med godtgørelse af yderligere brændstofudgifter udgør omlægning under sammenlignelige betingelser.
- 23 Irish Ferries har med hensyn til artikel 19 gjort gældende, at passagerer, som accepterede muligheden for omlægning, ikke var forsinkede i »ankomst[en] til det endelige bestemmelsessted« som fastsat i deres nye »befodringskontrakt«.
- 24 Irish Ferries har endvidere gjort gældende, at NTA tilsidesatte forordningens artikel 25, stk. 1, idet organet overskred sin kompetence ved vedtagelsen af den anfægtede afgørelse og meddelelserne. NTA anvendte heller ikke den nævnte forordnings artikel 24 på en forholdsmæssig måde til at begrænse afgørelsens og meddelelsernes virkning til de passagerer, som indgav en klage inden for den

fastsatte frist på to måneder. NTA har tilsidesat chartret, navnlig artikel 16 og 17, for så vidt som organet afskar Irish Ferries fra at ophæve enhver passagerkontrakt, selv i overensstemmelse med betingelserne deri, uden at udløse ansvaret i henhold til forordningen.

- 25 Irish Ferries har gjort gældende, at den anfægtede afgørelse og meddelelserne følgelig er behæftede med åbenbart urigtige skøn, ligesom der ikke er angivet en tilstrækkelig begrundelse som omhandlet i chartrets artikel 47. Irish Ferries har subsidiært – for det tilfælde, at NTA har anvendt forordningen korrekt – gjort gældende, at forordningen er ugyldig som følge af tilsidesættelse af chartret, retssikkerhedsprincippet og proportionalitetsprincippet, fordi den pålægger transportørerne bebyrdende forpligtelser, uden at der foreligger et klart retsgrundlag, og uden at definere nøglebegreber som »billetpris« i artikel 19, stk. 1. Dette udgør forskelsbehandling mellem færgeoperatører og luftfartsselskaber.
- 26 Det er NTA's opfattelse, at forordningen finder anvendelse på den første og den anden aflysning. Artikel 18 og 19 kan finde anvendelse kumulativt og samtidigt på den samme passager, og dette fører ikke til en dobbelt sanktionering af transportøren. En sådan anvendelse er i overensstemmelsen med forordningens hensigt. Den opretholder forordningens gyldighed og proportionalitet og den anfægtede afgørelses gyldighed.
- 27 Ifølge NTA's opfattelse blev fartøjets afgang aflyst, hvorfor artikel 18 finder anvendelse. Det ville forholde sig anderledes, hvis betingelserne i artikel 20, stk. 1, var opfyldt, hvilket ikke er tilfældet her. Det forhold, at der blev givet forhåndsmeddelelse, og at passagererne hverken var *på vej* eller i transit, har ingen betydning for anvendelsen af artikel 18 og 19. Intet i disse bestemmelsers ordlyd eller i formålene for forordningen tyder på det modsatte. Endvidere finder artikel 19 anvendelse på forsinkelser forårsaget af aflysninger (som det fremgår af ordlyden af 19. betragtning og artikel 20, stk. 4).
- 28 NTA er af den opfattelse, at forordningens artikel 2 finder anvendelse på den i hovedsagen omhandlede sag, fordi indskibningshavnene (Dublin og Cherbourg) er beliggende på en medlemsstats område som omhandlet i denne bestemmelse. Efter organets opfattelse er der ingen støtte for udsagnet om, at forordningen ikke finder anvendelse, hvis skibet ikke kan anvendes til at udføre passagersejls.
- 29 NTA har gjort gældende, at henvisningen til »befordringskontrakten« i artikel 19, stk. 1, er en henvisning til den »befordringskontrakt«, der er indgået mellem passageren og transportøren. NTA bestrider det af Irish Ferries anførte om, at der indgås en ny kontrakt mellem passageren og transportøren i tilfælde, hvor passageren indvilliger i en omlægning af rejsen eller en tilbagebetaling i henhold til artikel 18, stk. 1.
- 30 NTA har anført, at Irish Ferries' tilbud til de berørte passagerer ikke opfyldte selskabets forpligtelser, der følger af forordningens artikel 18. Den tilbudte

omlægning af rejsen var ikke til det endelige bestemmelsessted i overensstemmelse med forordningens artikel 18, stk. 1, og mange berørte passagerer fik ikke refunderet deres yderligere omkostninger. NTA er af den opfattelse, at begrebet »det endelige bestemmelsessted« henviser til bestemmelsesstedet anført i befodringskontrakten i stedet for passagerens endelige bestemmelsessted. Det forhold, at nogle af passagererne, der blev berørt af den første aflysning, fik mulighed for at rejse over land, og at det var en mulighed, som blev foreslået for passagerer, der blev berørt af den anden aflysning, betyder endvidere ikke, at Irish Ferries overholdt artikel 18.

- 31 NTA har gjort gældende, at Irish Ferries ikke har godtgjort, at der forelå »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 20, stk. 4, idet forsinket levering af et fartøj er forbundet med selskabets normale aktiviteter. Forsinkelsens længde er uden betydning for denne konstatering.
- 32 NTA har endvidere fastholdt passagerers ret til at indgive klage i medfør af artikel 25, stk. 1, til »ethvert kompetent organ, som er udpeget af en medlemsstat«. Myndigheden anser artikel 24 for værende en isoleret bestemmelse vedrørende klager. Passagerer, der søger kompensation, er derfor ikke undergivet den fastsatte frist på to måneder. Myndigheden har benægtet, at der foreligger en overtrædelse af EU-rettens principper og har gjort gældende, at afgørelsens betingelser er klart begrundet, idet de var afledt af meddelelserne og supplerende dokumentation. Navnlig begrebet »billetpris« er åbenbart i sammenhæng med ordlyden af artikel 19, stk. 3.

Kortfattet fremstilling af begrundelsen for anmodningen om præjudiciel afgørelse

- 33 Den forelæggende ret har anført, at forordningen er afgørende for hovedsagens udfald: Parterne er uenige om fortolkningen og anvendelsen af forordningen, og der foreligger ikke relevant retspraksis herom. Spørgsmålene i denne sag er nye og svarene uklare.