

Kohtuasi C-570/19**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

26. juuli 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

High Court (kõrge kohus, Iirimaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

22. juuli 2019

Hageja:

Irish Ferries Ltd

Kostja:

National Transport Authority

Põhikohtuasja ese

Põhikohtuasi on seotud hageja, äriühingu Irish Ferries kohustustega, mis puudutavad reisijaid, kelle reis tühistati Dublini, Iirimaa, ja Cherbourgi, Prantsusmaa, vahelisel liinil (edaspidi „marsruut“) 2018. aasta suvel. Nimetatud marsruudil toimuva reisi tühistamise põhjuseks oli uue parvlaeva (edaspidi „laev“) hilinenud kohaletoimetamine. Kostja, National Transport Authority (riiklik transpordiamet, Iirimaa) (edaspidi „NTA“), kehtestas Irish Ferriesele sanktsioonid asjaomastele reisijatele ette nähtud liidu ja Iirimaa õigusega väidetavalt nõutud piisava hüvitise maksmata jätmise eest. Irish Ferries vaidlustab need sanktsioonid.

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

Eelotsusetaotlus hõlmab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta määruse (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 334, lk 1, edaspidi „määrus“) artikli 18, artikli 19, artikli 20 lõike 4, artikli 24

ja artikli 25 tõlgendamist. Teise võimalusena esitatud viimane küsimus on seotud määruse kehtivusega.

Eelotsuse küsimused

Esimene küsimus. Kas määrust (eelkõige artikleid 18 ja/või 19) kohaldatakse olukorras, kus reisijad on reisi eelnevalt broneerinud ja sõlminud veolepingu ning reisijateveoteenused tühistatakse vähemalt seitsmenädalase etteteatamisega enne kavandatud väljumist parvlaevaettevõtjale uue laeva kohaletoimetamise hilinemise tõttu? Kas sellega seoses on määruse kohaldamisel oluline mõni järgmistest asjaoludest (või on need kõik olulised):

- a. kohaletoimetamine lükati lõppkokkuvõttes 200 päeva edasi;
- b. parvlaevaettevõtja pidi tühistama kogu reisihooaja;
- c. sobivat alternatiivset laeva ei õnnestunud hankida;
- d. parvlaevaettevõtja suunas üle 20 000 reisija ümber muudele liinidele või maksis piletiraha tagasi;
- e. reisid toimusid parvlaevaettevõtja poolt avataval uuel marsruudil, kusjuures marsruudil puudus sarnane alternatiivne teenus?

Teine küsimus. Sellele küsimusele tuleb vastata üksnes siis, kui artiklit 18 saab kohaldada. Kui reisija marsruuti muudetakse vastavalt artiklile 18, kas siis tekib uus veoleping, mistõttu tuleb artikli 19 kohane hüvitise saamise õigus määrata kindlaks selle uue lepingu, mitte esialgse veolepingu alusel?

Kolmanda küsimuse punkt a. Kui artikkel 18 on kohaldatav, siis kas reisi tühistamise ja kõnealusel marsruudil alternatiivse teenuse puudumise korral (st kõnealuse kahe sadama vahel ei osutata otseteenust) on alternatiivse reisi pakkumine mõnel teisel olemasoleval marsruudil või olemasolevatel marsruutidel, mille saab reisija ise valida, sh maismaaühenduse (*landbridge*) võimaluse kaudu (nt parvlaevaga reisimine Irimaalt Ühendkuningriiki ja seejärel maismaateed pidi sõitmine Ühendkuningriigi sadamasse, millel on ühendus Prantsusmaaga, kusjuures kütusekulu hüvitab reisijale parvlaevaettevõtja, ning sealt Prantsusmaale sõitmine laevaga reisija valikul) „marsruudi muutmine lõppsihtkohta jõudmiseks“ artikli 18 tähenduses? Kui see ei ole nii, siis milliste kriteeriumide alusel tuleb otsustada, kas marsruudi muutmine toimub „võrreldavatel tingimustel“?

Kolmanda küsimuse punkt b. Kui tühistatud marsruudil puudub alternatiivne laevasõit, mistõttu ei saa asjaomast reisijat suunata otseliinile algsest lähtesadamast lõppsihtkohta, nagu on sätestatud veolepingus, kas vedaja peab tasuma lisakulud, mis tekivad reisijal, kelle marsruut on ümber suunatud, reisimisel uude lähtesadamasse ja sealt ära ja/või reisimisel uue lõppsihtkoha sadamasse ja sealt ära?

Neljanda küsimuse punkt a. Kas artiklit 19 saab kohaldada, kui reis on tegelikkuses juba tühistatud vähemalt seitse nädalat enne kavandatud väljumist? Kui artiklit 19 kohaldatakse, kas seda tehakse siis, kui on kohaldatud artiklit 18 ja reisija marsruuti on muudetud lisakuludeta ja/või reisijale on makstud hüvitist ja/või ta on valinud hilisema laevasõidu?

Neljanda küsimuse punkt b. Kui artiklit 19 kohaldatakse, siis mida tähendab „lõppsihtkoht“ artikli 19 tähenduses?

Viies küsimus. Kui artiklit 19 saab kohaldada, siis:

- a. kuidas mõõdetakse sellistes tingimustes viivitusajaga;
- b. kuidas arvutatakse makstava hüvitise suuruse määramisel summa artikli 19 tähenduses ja eelkõige, kas see hõlmab lisateenustega seotud kulusid (nt kajutid, lemmikloomade hoiukohad ja esimese klassi ootesaalid)?

Kuues küsimus. Kui määrust kohaldatakse, kas siis on esimeses küsimuses kirjeldatud asjaolud ja kaalutlused „erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed“ määruse artikli 20 lõike 4 tähenduses?

Seitsmes küsimus. Kas artikli 24 kohaselt kehtib määruse artiklis 19 sätestatud hüvitist taotlevale reisijale kohustus esitada kaebus kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil teenust osutati või seda oleks pidanud osutatama?

Kaheksas küsimus. Kas määruse täitmise eest vastutava riikliku pädeva asutuse jurisdiktsioon piirduv laevasõitudega, mis hõlmavad määruse artiklis 25 nimetatud sadamaid, või võib see laieneda ka tagasisõidule teise liikmesriigi sadamast sellesse liikmesriiki, kus asub riiklik pädev asutus?

Üheksanda küsimuse punkt a. Milliseid liidu õiguse põhimõtteid ja eeskirju peaks eelotsusetaotluse esitanud kohus riikliku täitevasutuse otsuse ja/või teatiste kehtivuse hindamisel kohaldama harta artiklite 16, 17, 20 ja/või 47 ja/või proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtete alusel?

Üheksanda küsimuse punkt b. Kas liikmesriigi kohtu kohaldatavas ebamõistlikkuse kontrollis hinnatakse ilmse vea olemasolu?

Kümnes küsimus. See küsimus tekib üksnes sõltuvalt vastustest eelmistele küsimustele. Kas määrus 1177/2010 on liidu õiguses kehtiv, võttes eelkõige arvesse:

- a. harta artikleid 16, 17 ja 20;
- b. asjaolu, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui nad teavitavad lennureisijat tühistamisest vähemalt kaks nädalat enne

kavandatud väljumisaega (määruse 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkt i);

- c. proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtteid?

Viidatud liidu õigusnormid

Euroopa Kohtu tähelepanu juhitakse määrusele ja eelkõige selle põhjendustele 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 ning artiklitele 2, 18, 19, 20, 24 ja 25.

Lisaks osutab eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (EÜT L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01 lk 306).

Lisaks mitmele määruse sättele tugineb Irish Ferries Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklitele 16, 17, 20 ja 47, samuti proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise üldpõhimõtetele.

Viidatud liikmesriigi õigusnormid

NTA võttis vaidlustatud otsuse koos selle juurde kuuluvate teatistega vastu vastavalt õigusakti S.I. nr 394/2012 meritsi ja siseveeteedel reisijate õiguste kohta (S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012) (edaspidi „2012. aasta õigusakt“) eeskirjale 4.

2012. aasta õigusakti eeskirja 4 lõike 1 kohaselt NTA, kas omal algatusel või pärast reisija esitatud kaebust, olles arvamisel, et teenuseosutaja ei täida või rikub määrust 1170/2010, „esitab teenuseosutajale teatise, milles täpsustatakse asjaomast täitmata jätmist või rikkumist ja nõutakse teenuseosutajalt teatises täpsustatud tähtaja jooksul ette nähtud meetmete võtmist teatise täitmiseks.“

Esitatud teatise täitmata jätmine on 2012. aasta õigusakti eeskirja 4 lõike 3 kohaselt süütegu, mis toob kaasa järgmise vastutuse: i) kiirmenetluse käigus süüdimõistmise korral A-klassi rahatrahv (st 5000 eurot); või ii) süüdistusakti alusel süüdimõistmise korral kuni 250 000 euro suurune rahatrahv.

Põhikohtuasja faktiliste asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 27. mai 2016. aasta lepingus sõlmis Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (edaspidi „laevatehas“) Irish Ferriese emattevõtjaga kokkuleppe ehitada ro-ro parvlaev (st laev), mis toimetatakse kohale 26. mail 2018 või enne seda. Seejärel pidi laev sõitma teenindamise alustamiseks Dublinisse.

- 2 Laev oleks pidanud sõitma marsruudil ehk osutama uut teenust kogu 2018. aasta suve vältel (edaspidi „2018. aasta reisihoogaeg“).
- 3 Irish Ferries kavandas kaitada marsruudil sõitvat laeva ülepäeviti vaheldumisi teise laevaga, millega sõideti marsruudil Rosslare-Cherbourg ja marsruudil Rosslare-Roscoff, pakkudes seeläbi igapäevast teenust Iirimaa ja Prantsusmaa vahel, ehkki erinevatest Iirimaa sadamatest/sadamatesse. Selle teenuse raames kalduvad puhkajad (valdav enamus asjaomastest reisijatest) broneerima reisi mitmeid kuid ette. 27. oktoobril 2017 alustas Irish Ferries laeva 2018. aasta reisihooga broneeringute vastuvõtmist.
- 4 1. novembril 2017 kinnitas laevatehas Irish Ferries nõudmisel, et laeva kavandatud kohaletoimetamise kuupäev on 22. juuni 2018. Irish Ferries leidis, et see kohaletoimetamine jätkaks piisavalt aega esimeseks reisiks 12. juulil 2018. Kohaletoimetamise ja kasutuselevõtmise vahelised 20 päeva olid kooskõlas või pikemad kui varasemad kasutuselevõtmise ajad muude laevade korral.
- 5 18. aprillil 2018 andis laevatehas Irish Ferries teada, et laeva ei toimetata kohale enne 13. juulit 2018 ega selle lähikuupäevadel. Laevatehas selgitas, et hiline mine oli tingitud asjaolust, et tööd teostasid kolmandate poolte teenusepakkujad, kellega laevatehas oli sõlminud alltöövõtulepingu. Laevatehas osutas ka, et kohaletoimetamine võib veelgi rohkem hilineda.
- 6 Kõik muud Irish Ferriesele kuuluvad laevad olid tuhandete pikaajaliste broneeringute alusel kasutuses: ühtegi teist laeva ei olnud võimalik asjaomasele marsruudile ümber suunata tuhandeid teisi reisijaid ümber suunamata. Irish Ferries püüdis viivitamata prahtida alternatiivset laeva, ent juhtiv rahvusvaheline laevamaakler teatas, et ühtegi sobivat laeva ei ole saadaval.
- 7 20. aprillil 2018 teatas Irish Ferries, et tühistab laevasõidud alates 12. juulist 2018 kuni 29. juulini 2018 (edaspidi „esimene tühistamine“).
- 8 Irish Ferries võttis reisijate teavitamiseks järgmised sammud, eelkõige:
 - a. suhtles kõigi reisijatega, teatades neile tühistamisest ette kaksteist nädalat;
 - b. pikendas kõnekeskuste lahtiolekuaega ja tagas täiendava personali;
 - c. pakkus kõigile reisijatele
 - i. täielikku viivitamatut ja tingimusteta hüvitamist, (st „hüvituspakkumine“) või
 - ii. võimalust broneerida reis teisele laevasõidule (edaspidi „teised laevasõidud“) oma valikul.

Kuna marsruudil puudus identne teenus, osutas Irish Ferries mitmesuguseid teenuseid erinevatest lähtesadamatest erinevatesse sihtsadamatesse otseselt Iirimaa ja Prantsusmaa vahel erinevatel kuupäevadel erineval laeval või kaudselt maismaaühenduse (*landbridge*) kaudu. Irish Ferries ei pakkunud maismaaühenduse (*landbridge*) võimalust kõigile reisijatele, ent hõlbustas nende reisimist, kes soovisid seda teha. Ümbersuunatud reisijatele anti kinkekaart 150 euro väärtuses kasutamiseks Iirimaa-Prantsusmaa vahelisel liinil 2019. aastal; ja

- d. Irish Ferries tegi reisijatega koostööd, et minimeerida tõrget.
- 9 NTA ei nõustu sellega, et Irish Ferries andis reisijatele sellise valiku.
 - 10 Kui asjaomaste reisijate marsruuti muudeti suunaga Rosslare'i ja sealt tagasi (Dublini asemel) ja/või Roscoffi ja sealt tagasi (Cherbourgi asemel), ei pakkunud Irish Ferries nendel reisijatel tekkinud lisakulude hüvitamist (edaspidi „lisakulud“). Irish Ferries vaidlustab selle väitega, et kõigil reisijatel ei tekkinud selliseid kulusid, sest teatavad reisijad viibisid Rosslare'ile lähemal ja veetsid puhkust lähemal Roscoffile kui Cherbourgile.
 - 11 9. mail 2018 esitas NTA järelpärimise pärast esimese tühistamise ajaolusid, paludes Irish Ferriesel selgitada, miks need olid erakorralised asjaolud ja miks need ei olnud tema kontrolli all Irish Ferries esitas NTA-le üksikasjaliku teabe.
 - 12 1. juunil 2018 kirjutas NTA Irish Ferriesele, et saada teavet Irish Ferriese vastavuse kohta määruse artiklile 18. 8. juunil 2018 saatis Irish Ferries vastuse ja sellele järgnes kirjavahetus.
 - 13 11. juunil 2018 andis laevatehas Irish Ferriesele teada, et laeva kohaletoimetamine lükkub täiendavalt edasi kuni määramata ajani septembris. Sellest tulenevalt tühistas Irish Ferries kõik pärast 30. juulit 2018 kavandatud reiseid (edaspidi „teine tühistamine“). Lõpuks toimetati laev kohale 12. detsembril 2018 ehk umbes 200 päeva hiljem.
 - 14 Teine tühistamine oli samuti tingitud viivitustest, mis tekkisid laevatehase alltöövõtjal, kes ei olnud Irish Ferriesega seotud, ja need viivitused olid Irish Ferriese väitel väljaspool tema kontrolli. Irish Ferries otsis viivitamata võimalusi asjaomasele marsruudile sobiva alternatiivse laeva prahtimiseks, ent ühtegi sellist laeva ei olnud saadaval. Sellest tulenevalt tühistas Irish Ferries kogu 2018. aasta reisihooja, mõjutades seega enam kui 20 000 reisijat.
 - 15 Irish Ferries võttis asjaomaste reisijate teavitamiseks järgmised sammud, näiteks:
 - a. teatas teisest tühistamisest kohe, kui oli veendunud, et alternatiivset laeva ei ole võimalik prahtida;
 - b. hõlbustas kontakti kõigi reisijatega;

- c. pikendas kõnekeskuste lahtiolekuaega ja tagas rohkem töötajaid;
 - d. teatas reisijatele olukorrast vähemalt seitse nädalat ette, paljudele reisijatele kuni 12 nädalat ette;
 - e. pakkus reisijatele võimalust tühistada reis ja saada hüvituspakkumine;
 - f. pakkus reisijatele võimalust reisida Prantsusmaale teiste marsruutide kaudu (ilma tekkivate lisakulude hüvitamiseta);
 - g. suunas marsruudi ümber maismaaühenduse (*landbridge*) võimaluse abil Britannia kaudu (koos kütusekulude hüvitamisega reisijale, kes läbib Ühendkuningriiki); ja
 - h. andis reisijatele kinkekaardi 150 euro väärtuses kasutamiseks Irish Ferries laevasõitudel Iirimaa ja Prantsusmaa vahelisel liinil 2019. aastal.
- 16 Tegelikult valis 82% reisijatest alternatiivse laevasõidu Irish Ferries või muude vedajatega, samal ajal kui 3% valis maismaaühenduse (*landbridge*) võimaluse ning ülejäänud 15% oli nõus täieliku hüvitamisega.
- 17 Alternatiivseid laevasõite kasutanud reisijatele: a) tasus Irish Ferries reisijate eest kõik täiendavad kulud; ja b) hüvitas Irish Ferries kõik „pardakuludest“ tulenevad erinevused. Maismaaühenduse (*landbridge*) võimalust kasutanud reisijatele hüvitas Irish Ferries Britannia läbimiseks vajaliku kütusekulu.
- 18 NTA jõudis 19. oktoobri 2018. aasta otsuses järeldusele, et Irish Ferries on rikkunud määruse artiklitest 18 ja 19 tulenevaid kohustusi. Sellest tulenevalt esitas NTA Irish Ferriesele 22. oktoobril 2018 artikli 18 kohase teatise ja artikli 19 kohase teatise (edaspidi koos „teatised“) vastavalt 2012. aasta õigusakti eeskirja 4 lõikele 1.
- 19 NTA kinnitas mõlemad teatised 25. jaanuari 2019. aasta otsusega (edaspidi „vaidlustatud otsus“). Artikli 18 kohases teatises nõuti, et Irish Ferries hüvitaks lisakulud nendele reisijatele, kes olid esimese või teise tühistamise tõttu sunnitud sõitma suunaga Rosslare'i ja sealt ära (Dublini asemel) ja/või suunaga Roscoffi ja sealt ära (Cherbourgi asemel). Artikli 19 kohases teatises nõuti, et Irish Ferries maksaks nendele reisijatele hüvitist, kes taotlesid Irish Ferrieselt hüvitist sihtkohta jõudmise hilinemise eest vastavalt veolepingule, kus selline hilinemine vastab määruse artikli 19 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

Poolte peamised argumendid põhikohtuasjas

- 20 **Irish Ferries** väidab, et määrust ei kohaldata esimesest ega teisest tühistamisest tingitud asjaolude suhtes, sest reisijaid teavitati kõnealustest tühistamisest nädalaid ette ja laeva puudumine oli tingitud erakorralistest asjaoludest, mis jäid

väljapoole Irish Ferries kontrolli määruse artikli 20 lõike 4 tähenduses. Selles suhtes tugineb Irish Ferries määrust nr 261/2004 tõlgendavale kohtupraktikale.

- 21 Irish Ferries väidab, et kui määrus oleks kohaldatav, ei kohaldataks määruse artikleid 18 ja 19 samaaegselt. Irish Ferries väidab, et viimast sätet, milles käsitletakse „saabumise“ hilinemist, ei saa kohaldada olukorras, kus väljumine on tühistatud. Samuti ei saa nendele reisijatele, kellele on makstud hüvitist vastavalt artiklile 18, tagada artikli 19 kohast hüvitist.
- 22 Lisaks väidab Irish Ferries, et täitis siiski artiklit 18, sest pakkus reisijatele võimalust valida marsruudi muutmise ja piletiraha tagasimaksmise vahel. Tema arvates hõlmab maismaaühenduse (*landbridge*) võimalus koos täiendavate kütusekulude hüvitamisega marsruudi muutmist võrreldavatel tingimustel.
- 23 Seoses artikliga 19 väidab Irish Ferries, et marsruudi muutmise võimalusega nõustunud reisijad ei hilineud „lõppsihtkohta saabumisel“ vastavalt nende uues „veolepingus“ sätestatule.
- 24 Samuti väidab ta, et NTA rikkus määruse artikli 25 lõiget 1 nii, et vaidlustatud otsus ja teatise võeti vastu pädevust ületades. Samuti ei ole NTA väidetavalt kohaldanud nimetatud määruse artiklit 24 proportsionaalselt, et piirata otsuse ja teatiste mõju nendele reisijatele, kes esitasid kaebuse ettenähtud kahe kuu jooksul. Tegelikult rikkus NTA hartat, eelkõige selle artikleid 16 ja 17, kuivõrd ta keelas Irish Ferriesel reisijatega seotud lepingu tühistamise isegi selle tingimuste kohaselt, ilma et tal tekiks määrusest tulenevat vastutust.
- 25 Irish Ferries väidab, et vaidlustatud otsuses ja teatistes on järelikult tehtud ilmne viga koos piisava põhjenduse esitamata jätmisega harta artikli 47 tähenduses. Teise võimalusena – kui NTA oleks määrust õigesti kohaldanud – väidab Irish Ferries, et määrus on kehtetu harta, õiguskindluse põhimõtte ja proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise tõttu, sest see kehtestab vedajatele koormavad kohustused ilma selge õigusliku aluseta ja jättes määratlemata põhimõisted, nagu artikli 19 lõikes 1 sätestatud „piletihind“. See kujutab endast parvlaevaettevõtjate diskrimineerimist võrreldes lennuettevõtjatega.
- 26 NTA on seisukohal, et määrust kohaldatakse esimese ja teise tühistamise suhtes. Artikleid 18 ja 19 võib sama reisija suhtes kohaldada koos ja samaaegselt ning see ei tähenda vedajale topeltkaristust. Selline kohaldamine on kooskõlas määruse eesmärgiga. See kinnitab, et määrus on kehtiv ja proportsionaalne ning vaidlustatud otsus on kehtiv.
- 27 NTA arvates laeva sõidud tühistati, seega kohaldatakse artiklit 18. Teisiti oleks see juhul, kui artikli 20 lõike 1 nõuded oleksid täidetud, kuid siinkohal ei ole see nii. Asjaolu, et olukorrast teatati ette ja reisijad ei olnud parajasti teel ega läbisõidul, ei mõjuta artiklite 18 ja 19 kohaldamist. Mitte miski kõnealuste sätete sõnastuses ega määruse eesmärkides ei osuta vastupidisele. Lisaks sellele kohaldatakse artiklit 19 tühistamistest tingitud hilinemise suhtes (mida tõendab põhjenduse 19 ja artikli 20 lõike 4 sõnastus).

- 28 NTA leiab, et põhikohtuasjas käsitletava juhtumi suhtes on kohaldatav määruse artikkel 2, sest lähtesadamad (Dublin ja Cherbourg) asuvad kõnealuse sätte tähenduses liikmesriigi territooriumil. Tema arvates ei toeta miski väidet, et määrust ei kohaldata, kui laev ei ole saadaval reisijateveoteenuste osutamiseks.
- 29 NTA leiab, et viide „veolepingule“ artikli 19 lõikes 1 on viide reisija ja vedaja vahel sõlmitud „veolepingule“. On vastuvõetamatu, et reisija ja vedaja vahel sõlmitakse uus leping, kui reisija nõustub marsruudi muutmisega või artikli 18 lõike 1 kohase hüvitise maksmisega viisil, nagu kinnitab Irish Ferries.
- 30 NTA väidab, et Irish Ferries poolt asjaomastele reisijatele tehtud pakkumised ei vastanud määruse artiklist 18 tulenevatele kohustustele. Pakutud marsruudi muutmise ei hõlmanud transporti lõppsihtkohta vastavalt artikli 18 lõikele 1 ja paljudele asjaomastele reisijatele ei hüvitatud nende lisakulusid. NTA arvates osutab mõiste „lõppsihtkoht“ veolepingus täpsustatud sihtkohale, mitte reisija lõppsihtkohale. Lisaks sellele ei tähenda asjaolu, et esimese tühistamisega seotud reisijate teekonna hõlbustamiseks tagati neile maismaaihenduse (*landbridge*) võimalus ja seda pakuti ka teise tühistamisega seotud reisijatele, seda, et Irish Ferries täitis artiklit 18.
- 31 NTA leiab, et Irish Ferries ei ole suutnud tõendada „erakorralisi asjaolusid“ artikli 20 lõike 4 tähenduses seoses sellega, et laeva hilinenud kohaletoomimine on omane selle tegevuse normaalsele teostamisele. Kõnealuse hilinemise kestus on selle määratluse seisukohalt ebaoluline.
- 32 Lisaks kinnitab NTA, et reisijatel on õigus esitada artikli 25 lõike 1 alusel kaebus „liikmesriigi määratud pädevale asutusele“. Ta käsitab artikli 24 punkti 1 eraldiseisva sättena kaebuste kohta. Seepärast ei kehti hüvitist taotlejatele reisijatele ettenähtud kahekuuline periood. Ta eitab liidu õiguse põhimõtete rikkumist ja leiab, et otsuse sätted olid selgelt põhjendatud, sest need tulenesid teatistest ja tõendavatest dokumentidest. Eelkõige on mõiste „piletihind“ ilmne artikli 19 lõike 3 sõnastuse kontekstis.

Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte

- 33 Eelotsusetaotluse esitanud kohus väidab, et määrus on põhikohtuasja lahendamise seisukohast kriitilise tähtsusega: pooled on tuvastanud määruse tõlgendamise ja kohaldamisega seotud vaidlused, milles puudub asjakohane kohtupraktika. Menetluses tekkinud küsimused on uudsed ja vastused ebaselged.