

Asia C-570/19**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyyntöön tiivistelmä****Jättämispäivä:**

26.7.2019

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin

High Court (Irlanti)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

22.7.2019

Kantaja:

Irish Ferries Ltd

Vastaaja:

National Transport Authority

Pääasian kohde

Pääasian kohteena ovat kantajayhtiön Irish Ferries veloitteet matkustajia kohtaan liikennepalvelujen peruuntumisen takia reitillä Irlannin Dublinista Ranskan Cherbourgiin (jäljempänä reitti) kesällä 2018. Syy liikennepalvelujen peruuntumiseen reitillä oli uuden lautan (jäljempänä alus) myöhästynyt toimitus. Vastaaja National Transport Authority (kansallinen liikenneviranomaisen, jäljempänä NTA) määräsi Irish Ferries -yhtiölle seuraamuksia siitä, että se ei ollut antanut peruuntumisesta kärsineille matkustajille riittäviä korvauksia, kuten vastaajan mukaan EU:n ja Irlannin lainsäädännössä edellytetään. Irish Ferries riitauttaa nämä seuraamukset.

Ennakkoratkaisupyyntöön kohde ja oikeudellinen perusta

Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 24.11.2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 (EUVL L 334, s. 1, jäljempänä asetus) 18 ja 19 artiklan, 20

artiklan 4 kohdan sekä 24 ja 25 artiklan tulkintaa. Vaihtoehtoisena esitetty viimeinen kysymys koskee asetuksen pätevyyttä.

Ennakkoratkaisukysymykset

Ensimmäinen kysymys. Sovelletaanko asetusta (erityisesti sen 18 ja/tai 19 artiklaa) tilanteeseen, jossa matkustajat ovat tehneet ennakkovarauksia ja kuljetussopimuksia ja jossa matkustajaliikennepalvelut peruutetaan ilmoittamalla siitä vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sen takia, että lauttaliikenteen harjoittajan uuden aluksen toimitus viivästyy? Onko asetuksen soveltamisen kannalta merkitystä jollakin (tai kaikilla) seuraavista seikoista?

- a. Aluksen toimitus viivästyi lopulta 200 päivää.
- b. Lauttaliikenteen harjoittajan oli peruutettava koko liikennöintikausi.
- c. Sopivaa vaihtoehtoista alusta ei ollut saatavilla.
- d. Lauttaliikenteen harjoittaja vaihtoi yli 20 000 matkustajan varauksen eri laivareitille tai palautti heille lipun hinnan.
- e. Kyseessä oleva reitti oli lauttaliikenteen harjoittajan avaama uusi laivareitti, jolla ei ollut tarjolla vastaavanlaista muuta liikennepalvelua.

Toinen kysymys. Tähän kysymykseen on tarpeen vastata vain, jos 18 artiklaa sovelletaan. Jos matkustajalle tarjotaan uusi matkareitti 18 artiklan mukaisesti, syntyykö siinä yhteydessä uusi kuljetussopimus, niin että oikeus korvaukseen 19 artiklan mukaisesti määritetään kyseisen uuden sopimuksen mukaisesti eikä alkuperäisen kuljetussopimuksen mukaisesti?

Kolmannen kysymyksen a kohta. Jos 18 artiklaa sovelletaan ja jos matka peruuntuu eikä kyseisellä reitillä ole vaihtoehtoista liikennepalvelua (eli suoraa yhteyttä kyseisten kahden sataman välillä), täyttykö 18 artiklassa tarkoitettu ”uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan”, jos matkustajalle tarjotaan vaihtoehtoinen matka jollain muulla käytettävissä olevalla reitillä tai useammalla reitillä matkustajan valinnan mukaan, myös maayhteyttä käyttämällä (esim. matkustamalla Irlannista Yhdistyneeseen kuningaskuntaan autolautalla, jolloin matkaa jatketaan ajamalla Yhdistyneen kuningaskunnan satamaan, josta on lauttayhteys Ranskaan, siten että lauttaliikenteen harjoittaja korvaa matkustajalle polttoainekulut, ja matkustaja valitsee itse jokaisen lauttamatkan)? Jos ei täyty, mitä perusteita käytetään sen määrittämiseen, onko uusi matkareitti laadittu ”vastaavin ehdoin”?

Kolmannen kysymyksen b kohta. Jos peruuntuneella reitillä ei ole vaihtoehtoista liikennepalvelua eikä peruuntumisesta kärsinyttä matkustajaa siten voida reitittää suoralle purjehdusmatkalle alukseen nousemiseen tarkoitettusta

alkuperäisestä satamasta lopulliseen määräpaikkaan kuljetussopimuksen mukaisesti, onko liikenteenharjoittajan maksettava mahdolliset lisäkulut, joita uuden matkareitin saaneelle matkustajalle koituu matkustamisesta alukseen nousemiseen tarkoitettuun uuteen satamaan ja sieltä pois sekä/tai uuteen määräsatamaan tai sieltä pois?

Neljännän kysymyksen a kohta. Voidaanko 19 artiklaa soveltaa, kun matka on tosiasiallisesti peruutettu jo vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa? Jos 19 artiklaa sovelletaan, sovelletaanko sitä, jos 18 artiklaa on sovellettu ja matkustajalle on tarjottu uusi matkareitti lisäkuluitta ja/tai palautettu lipun hinta ja/tai matkustaja on valinnut myöhäisemmän matkan?

Neljännän kysymyksen b kohta. Jos 19 artiklaa sovelletaan, mikä on ”lopullinen määräpaikka” 19 artiklaa sovellettaessa?

Viides kysymys. Jos 19 artiklaa voidaan soveltaa,

- a. miten viivästymisaika mitataan tällaisissa olosuhteissa
- b. miten 19 artiklassa tarkoitettu hinta on laskettava, kun määritetään maksettavan korvauksen tasoa, ja onko siihen erityisesti sisällytettävä lisäpalveluihin (esim. hyttiin, lemmikkieläintiloihin tai premium lounge -tiloihin) liittyvät kustannukset?

Kuudes kysymys. Jos asetusta sovelletaan, vastaavatko ensimmäisessä kysymyksessä esitetyt olosuhteet ja näkökohdat asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, ”joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”?

Seitsemäs kysymys. Vaikuttaako asetuksen 24 artikla siten, että matkustajalle, joka haluaa hyötyä asetuksen 19 artiklan mukaisesta korvauksesta, asetetaan pakollinen velvoite tehdä valitus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun palvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa?

Kahdeksas kysymys. Onko asetuksen täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen toimivaltaisen elimen toimivalta rajoitettu matkoihin, joihin käytetään asetuksen 25 artiklan mukaisia satamia, vai voiko se ulottua myös paluumatkaan toisen jäsenvaltion satamasta kansallisen toimivaltaisen elimen valtioon?

Yhdeksännän kysymyksen a kohta. Mitä Euroopan unionin oikeuden periaatteita ja sääntöjä kansallisen tuomioistuimen olisi sovellettava arvioidessaan kansallisen täytäntöönpanoelimen päätöksen ja/tai kehotusten pätevyyttä, kun otetaan huomioon perusoikeuskirjan 16, 17, 20 ja/tai 47 artiklaan ja/tai oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteet?

Yhdeksännän kysymyksen b kohta. Kansallisen tuomioistuimen olisi arvioitava kohtuuttomuutta, mutta onko kyseessä ilmeisen virheen arviointi?

Kymmenes kysymys. Tämän kysymyksen esittäminen riippuu edellisiin kysymyksiin saaduista vastauksista. Onko asetus 1177/2010 unionin oikeuden mukaan pätevä, kun otetaan erityisesti huomioon

- a. perusoikeuskirjan 16, 17 ja 20 artikla
- b. se tosiseikka, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa (asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta)
- c. oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteet?

Unionin oikeuden määräykset ja säännökset, joihin viitataan

Unionin tuomioistuinta pyydetään kiinnittämään huomiota asetukseen ja erityisesti sen 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 ja 22 perustelukappaleeseen sekä 2, 18, 19, 20, 24 ja 25 artiklaan.

Lisäksi ennakkoratkaisupyyntöön tehnyt tuomioistuin viittaa matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1).

Asetuksen lukuisten säännösten lisäksi Irish Ferries viittaa Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 16, 17, 20 ja 47 artiklaan sekä oikeasuhteisuutta, oikeusvarmuutta ja yhdenvertaista kohtelua koskeviin yleisiin oikeusperiaatteisiin.

Viitattut kansalliset oikeussäännöt

NTA teki riidanalaisen päätöksen ja siihen liittyvät kehotukset matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä annetun lain S.I. N:o 394/2012 4 §:n perusteella (S.I. No. 394/2012 - European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012, jäljempänä vuoden 2012 säädös).

Vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 1 momentin mukaisesti NTA, joka joko omasta aloitteestaan tai matkustajan valituksen johdosta katsoo, että palveluntarjoaja on jättänyt noudattamatta tai rikkoo asetuksen 1177/2010 säännöksiä, huolehtii siitä, että palveluntarjoajalle annetaan tiedoksi kehoitus, jossa täsmennetään kyseinen laiminlyönti tai rikkominen ja vaaditaan tarjoajaa kehotuksen noudattamiseksi

toteuttamaan kehotuksessa määrätty toimenpiteet kehotuksessa annetussa määräajassa.

Tiedoksi annetun kehotuksen noudattamatta jättäminen on vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 3 momentin nojalla rikos, josta määrätään seuraamus i) rangaistusmääräysmenettelyssä, jolloin määrätään luokan A sakko (eli 5 000 euroa), tai ii) syytteeseen perustuvassa tuomiossa, jolloin määrätään enintään 250 000 euron sakko.

Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä pääasiassa

- 1 Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (jäljempänä telakka) sopi 27.5.2016 Irish Ferries -yhtiön kanssa matkustaja-autolautan (eli aluksen) rakentamisesta siten, että alus toimitetaan viimeistään 26.5.2018. Alus purjehtisi tuolloin Dubliniin aloittaakseen liikennöinnin.
- 2 Aluksen oli määrä liikennöidä reitillä eli uudella linjalla, joka oli määrä aloittaa kesällä 2018, ja liikennöinnin oli määrä jatkua koko kesän (jäljempänä kausi 2018).
- 3 Irish Ferries suunnitteli käyttävänsä alusta reitillä vuoropäivinä toisen aluksen kanssa. Toista alusta käytettiin reiteillä Rosslare–Cherbourg ja Rosslare–Roscoff, joten sillä tarjottiin päivittäinen linja Irlannin ja Ranskan välillä, vaikkakin Irlannin eri satamista/satamiin. Tämän liikennepalvelun yhteydessä lomanviettäjät (joita ehdoton enemmistö matkustajista on) varaavat yleensä matkan kuukausia etukäteen. Irish Ferries alkoi 27.10.2017 ottaa alukselle vastaan varauksia kaudelle 2018.
- 4 Vastaukseksi Irish Ferries -yhtiön tiedusteluun telakka vahvisti 1.11.2017 aluksen toimitusaikatauluksi 22.6.2018. Irish Ferries katsoi tämän toimitusajan antavan runsaasti aikaa siihen, että aluksen ensimmäinen matka tehtäisiin 12.7.2018. Toimituksen ja käyttöönoton välinen 20 päivän ajanjakso oli saman mittainen tai pidempi kuin käyttöönottoaika muilla aluksilla aiemmin.
- 5 Telakalta ilmoitettiin 18.4.2018 Irish Ferries -yhtiölle, että alusta ei voitaisi toimittaa ennen kuin 13.7.2018 tai niillä vaiheilla. Telakalta selitettiin, että viive johtui kolmannen osapuolen, laivansisustusyrityksen, työstä, jonka telakka teetti alihankintana. Telakka viittasi myös siihen, että toimitus saattaa tapahtua vielä tätäkin myöhemmin.
- 6 Kaikki Irish Ferries -yhtiön muut alukset olivat käytössä, ja niillä oli pitkäaikaisia ennakkovarauksia: mitään muuta alusta ei olisi voinut aikatauluttaa uudelleen tälle reitille siirtämättä tuhansia muita matkustajia. Irish Ferries pyrki välittömästi vuokraamaan toisen aluksen, mutta johtava kansainvälinen laivameklari totesi, että soveltuvia aluksia ei ollut saatavissa.

- 7 Irish Ferries ilmoitti 20.4.2018 peruuttavansa matkat ajalla 12.7.2018–29.7.2018 (jäljempänä ensimmäinen peruutus).
- 8 Irish Ferries pyrki parhaansa mukaan auttamaan matkustajia erityisesti seuraavasti:
- a. Se otti yhteyttä kaikkiin matkustajiin ja ilmoitti heille peruutuksesta 12 viikkoa etukäteen.
 - b. Se pidensi puhelinpalvelukeskustensa aukioloaikoja ja lisäsi niiden henkilökuntaa.
 - c. Se tarjosi kaikille matkustajille
 - i. lipun hinnan välittömän ja täysimääräisen palautuksen ehdoitta (jäljempänä takaisinmaksutarjous) tai
 - ii. mahdollisuuden varata uusi vaihtoehtoinen matka (jäljempänä vaihtoehtomatka) oman valinnan mukaan.

Koska reittiä vastaavaa muuta samanlaista liikennepalvelua ei ollut, Irish Ferries tarjosi laajan valikoiman palveluja eri lähtö- ja määräsatamista suoraan Irlannin ja Ranskan välillä eri päivämäärinä eri aluksilla tai välillisesti maayhteyden kautta. Irish Ferries ei tarjonnut maayhteyttä vaihtoehtona kaikille matkustajille mutta auttoi niitä, jotka halusivat sillä tavoin matkustaa. Matkustajille, joille tarjottiin uusi matkareitti, annettiin 150 euron arvokseteli käytettäväksi Irlannin ja Ranskan välisessä liikenteessä vuonna 2019.
 - d. Irish Ferries teki yhteistyötä matkustajien kanssa, jotta aiheutuva häiriö olisi mahdollisimman vähäinen.
- 9 NTA ei hyväksy väitettä, jonka mukaan matkustajilla olisi ollut Irish Ferries -yhtiön kertoma valinnanvapaus.
- 10 Kun peruutuksesta kärsineille matkustajille tarjottiin uusi matka Rosslareen/Rosslaresta (Dublinin sijasta) ja/tai Roscoffiin/Roscoffista (Cherbourg'n sijasta), Irish Ferries ei tarjoutunut korvaamaan tällaisille matkustajille aiheutuvia lisäkuluja. Irish Ferries kiistää tämän toteamalla, ettei kaikille matkustajille aiheutunut lisäkuluja, kun otetaan huomioon, että osa matkustajista sijaisi lähempänä Rosslarea ja vietti lomaa lähempänä Roscoffia kuin Cherbourgia.
- 11 NTA tiedusteli 9.5.2018 ensimmäisen peruutuksen olosuhteita ja pyysi Irish Ferries -yhtiötä selvittämään, miksi kyseessä olivat poikkeukselliset olosuhteet ja miksi yhtiö ei voinut vaikuttaa niihin. Irish Ferries antoi NTA:lle yksityiskohtaisen selvityksen.

- 12 NTA kirjoitti 1.6.2018 Irish Ferries -yhtiölle pyytäen tietoja siitä, miten Irish Ferries oli noudattanut asetuksen 18 artiklaa. Irish Ferries antoi 8.6.2018 vastauksen, jota seurasi kirjeenvaihto asiasta.
- 13 Telakka ilmoitti 11.6.2018 Irish Ferries -yhtiölle, että aluksen toimitus viivästyisi edelleen tarkemmin määrittelemättömään ajankohtaan syyskuussa. Tämän takia Irish Ferries peruutti kaikki 30.7.2018 jälkeiselle ajalle aikataulutetut matkat (jäljempänä toinen peruutus). Lopulta alus toimitettiin vasta 12.12.2018, noin 200 päivää myöhässä.
- 14 Toinenkin peruutus johtui telakan alihankkijan aiheuttamasta viivytyksestä. Alihankkijalla ei ollut yhteyttä Irish Ferries -yhtiöön, ja yhtiö vakuuttaa, ettei alihankkija ole sen määräysvallassa. Irish Ferries pyrki välittömästi vuokraamaan toisen aluksen, joka sopisi liikennöimään reitillä, mutta sellaista ei ollut saatavissa. Sen seurauksena yhtiö peruutti koko kauden 2018, mikä vaikutti yli 20 000 matkustajaan.
- 15 Irish Ferries pyrki parhaansa mukaan auttamaan peruutuksesta kärsiviä matkustajia, esimerkiksi seuraavasti:
- a. Se ilmoitti toisesta peruutuksesta heti, kun oli varmistunut, ettei toisen aluksen vuokraaminen ollut mahdollista.
 - b. Se helpotti yhteydenpitoa kaikkien matkustajien kanssa.
 - c. Se pidensi puhelinpalvelukeskustensa aukioloaikoja ja lisäsi niiden henkilökuntaa.
 - d. Se ilmoitti peruutuksesta matkustajille vähintään seitsemän viikkoa etukäteen ja monille matkustajille jopa 12 viikkoa etukäteen.
 - e. Se tarjosi matkustajille mahdollisuuden peruuttaa ja saada takaisinmaksutarjous.
 - f. Se tarjosi matkustajille mahdollisuuden matkustaa Ranskaan vaihtoehtoisilla reiteillä (korvaamatta heille mahdollisia lisäkuluja).
 - g. Se tarjosi uuden matkareitin Britannian maayhteyden kautta (siton, että Britannian läpi ajamisesta aiheutuvat polttoainekulut korvataan matkustajille).
 - h. Matkustajille annettaisiin 150 euron arvoseteli, jonka voisi käyttää Irish Ferries -yhtiön matkoilla Irlannin ja Ranskan välisillä linjoilla vuonna 2019.
- 16 Matkustajista 82 prosenttia valitsi vaihtoehtomatkan Irish Ferries -yhtiössä tai muilla liikenteenharjoittajilla, 3 prosenttia valitsi maayhteyden ja loput 15 prosenttia matkustajista valitsi lipun hinnan täysimääräisen palautuksen.

- 17 Vaihtoehtomatkan valinneiden matkustajien osalta a) mahdollisia matkalippujen lisähintoja ei peritty matkustajilta, vaan Irish Ferries maksoi ne, ja b) Irish Ferries korvasi matkustajille mahdollisen erotuksen aluksella aiheutuvista kuluista. Maayhteyden valinneille matkustajille Irish Ferries korvasi Britannian läpi ajamisesta aiheutuvat polttoainekulut.
- 18 NTA totesi 19.10.2018 tekemässään päätöksessä, että Irish Ferries oli laiminlyönyt asetuksen 18 ja 19 artiklan mukaiset velvoitteensa. NTA antoi näin ollen 22.10.2018 Irish Ferries -yhtiölle tiedoksi 18 artiklaa koskevan kehotuksen ja 19 artiklaa koskevan kehotuksen (jäljempänä yhdessä kehotukset) vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 1 momentin nojalla.
- 19 NTA vahvisti kehotukset 25.1.2019 tekemällään päätöksellä (jäljempänä riidanalainen päätös). Irish Ferries -yhtiötä vaadittiin 18 artiklaa koskevassa kehotuksessa korvamaan lisäkulut matkustajille, joiden oli ensimmäisen tai toisen peruutuksen takia matkustettava Rosslaresta/Rosslareen (Dublinin sijasta) ja/tai Roscoffiin/Roscoffista (Cherbourgin sijasta). Irish Ferries -yhtiötä vaadittiin 19 artiklaa koskevassa kehotuksessa maksamaan korvausta niille peruutuksesta kärsineille matkustajille, jotka vaativat Irish Ferries -yhtiöltä korvausta sen takia, että saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyi kuljetussopimuksessa esitetystä, siltä osin kuin viivästys täyttää asetuksen 19 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan mukaiset perusteet.

Pääasian asianosaisten keskeiset perustelut

- 20 **Irish Ferries** väittää, että asetusta ei sovelleta sen enempää ensimmäisen kuin toisenkaan peruutuksen olosuhteissa, koska matkustajille ilmoitettiin peruutuksista viikkoja etukäteen ja aluksen puuttuminen johtui asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista, joihin yhtiö ei voinut vaikuttaa. Tässä yhtiö nojautuu asetuksen (EY) N:o 261/2004 tulkintaa koskevaan oikeuskäytäntöön.
- 21 Jos asetusta olisi sovellettava, Irish Ferries väittää, ettei 18 ja 19 artiklaa sovelleta samanaikaisesti. Yhtiön mukaan viimeksi mainittua säännöstä, joka koskee saapumisen viivästymistä, ei voida soveltaa, jos lähtö on peruutettu, eivätkä matkustajat voi hyötyä myös 19 artiklasta, jos heille on palautettu lipun hinta 18 artiklan mukaisesti.
- 22 Sitä paitsi Irish Ferries huomauttaa joka tapauksessa noudattaneensa 18 artiklaa, koska se tarjosi matkustajille mahdollisuuden valita uuden matkareitin tai lipun hinnan palautuksen välillä. Sen näkemyksen mukaan maayhteys siten, että polttoaineesta aiheutuvat lisäkustannukset korvataan, vastaa uutta matkareittiä vastaavin ehdoin.
- 23 Irish Ferries väittää 19 artiklan osalta, että matkustajat, jotka olivat hyväksyneet uutta matkareittiä koskevan vaihtoehdon, eivät viivästyneet saapumisessa lopulliseen määräpaikkaan uuden kuljetussopimuksensa mukaisesti.

- 24 Yhtiö toteaa myös käsityksensä olevan, että NTA rikkoi asetuksen 25 artiklan 1 kohtaa, koska se ylitti toimivaltansa antaessaan riidanalaisen päätöksen ja kehotukset. Lisäksi huomautetaan, ettei NTA myöskään soveltanut mainitun asetuksen 24 artiklaa oikeasuhteisella tavalla, kun se ei rajoittanut päätöksen ja kehotusten vaikutusta matkustajiin, jotka olivat tehneet valituksen kahden kuukauden määräajassa. Tosiasiassa NTA rikkoi perusoikeuskirjaa ja erityisesti sen 16 ja 17 artiklaa, kun se esti Irish Ferries -yhtiötä peruuttamasta sopimuksia matkustajien kanssa, vaikka peruutus olisi tapahtunut sopimusten mukaisesti, ilman, että yhtiö joutuu vastuuseen asetuksen mukaisesti.
- 25 Irish Ferries huomauttaa, että riidanalainen päätös ja kehotukset ovat näin ollen ilmeisen virheellisiä, ja lisäksi niitä ei ole perusteltu asianmukaisesti perusoikeuskirjan 47 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Jos NTA:n katsotaan soveltaneen asetusta oikein, Irish Ferries esittää vaihtoehtoisesti, että asetusta on pätemätön, koska se on ristiriidassa perusoikeuskirjan, oikeusvarmuuden periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen kanssa seuraavista syistä: asetuksessa asetetaan kalliita velvoitteita liikenteenharjoittajille ilman selkeää oikeusperustaa, eikä siinä määritellä keskeisiä käsitteitä, kuten ”lipun hintaa” 19 artiklan 1 kohdassa. Asetuksella syrjitään siten lauttaliikenteen harjoittajia lentoliikenteen harjoittajiin verrattuna.
- 26 NTA:n kannan mukaan asetusta sovelletaan ensimmäiseen ja toiseen peruutukseen. Asetuksen 18 ja 19 artiklaa voidaan soveltaa yhdessä ja samanaikaisesti samaan matkustajaan, eikä se johda kaksinkertaiseen seuraamukseen liikenteenharjoittajalle. Asetuksen tällainen soveltaminen on sopusoinnussa asetuksen tarkoituksen kanssa. NTA katsoo, että asetusta on pätevä ja oikeasuhteinen ja että riidanalainen päätös on pätevä.
- 27 NTA:n näkemyksen mukaan aluksen matkat peruutettiin, joten 18 artiklaa sovelletaan. Olisi eri asia, jos 20 artiklan 1 kohdan vaatimukset täyttyisivät, mutta niin ei tässä asiassa ole. Asetuksen 18 ja 19 artiklan soveltamisen kannalta ei ole merkitystä sillä, että peruutuksesta ilmoitettiin etukäteen ja että matkustajat eivät olleet matkalla eivätkä kauttakulkumatkalla. Mikään kyseisten säännösten sanamuodossa tai asetuksen tavoitteissa ei viittaa päinvastaiseen. Sitä paitsi 19 artiklaa sovelletaan peruutuksista johtuviin viivytyksiin (kuten 19 perustelukappaleen ja 20 artiklan 4 kohdan sanamuodosta käy ilmi).
- 28 NTA katsoo, että asetuksen 2 artiklaa sovelletaan pääasiassa, koska alukseen nousemiseen tarkoitettut satamat (Dublin ja Cherbourg) sijaitsevat jäsenvaltion alueella säännöksen merkityksessä. NTA:n näkemyksen mukaan sille väitteelle ei ole mitään tukea, että asetusta ei sovelleta, jos alus ei ole käytettävissä matkustajaliikennepalvelun tarjoamiseen.
- 29 NTA katsoo, että 19 artiklan 1 kohdassa oleva viittaus kuljetussopimukseen on viittaus matkustajan ja liikenteenharjoittajan väliseen kuljetussopimukseen. NTA ei hyväksy näkemystä, jonka mukaan matkustajan ja liikenteenharjoittajan välillä

tehtäisiin uusi sopimus, jos matkustaja hyväksyy uuden matkareitin tai lipun hinnan palautuksen 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kuten Irish Ferries väittää.

- 30 NTA toteaa, etteivät Irish Ferries -yhtiön peruutuksista kärsineille matkustajille tekemät tarjoukset täyttäneet asetuksen 18 artiklasta johtuvia velvoitteita. Tarjottu uusi matkareitti ei ollut lopulliseen määräpaikkaan 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti, eikä monille peruutuksista kärsineille matkustajille korvattu heille aiheutuneita lisäkuluja. NTA katsoo, että sanat ”lopullinen määräpaikka” viittaavat kuljetussopimuksessa määritettyyn määräpaikkaan eivätkä matkustajan lopulliseen määräpaikkaan. Lisäksi se seikka, että joitakin ensimmäisestä peruutuksesta kärsineitä matkustajia oli autettu maayhteydellä ja että se oli toisesta peruutuksesta kärsineille matkustajille tarjottu vaihtoehto, ei merkitse, että Irish Ferries olisi noudattanut 18 artiklaa.
- 31 NTA katsoo, ettei Irish Ferries ole onnistunut osoittamaan 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita sikäli, että aluksen viivästynyt toimitus kuuluu olennaisesti yhtiön toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Tämän määritelmän kannalta viivästyksen pituudella ei ole merkitystä.
- 32 Lisäksi NTA väittää, että matkustajilla on 25 artiklan 1 kohdan mukaisesti oikeus toimittaa valitus ”jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle”. NTA katsoo, että 24 artikla on valituksia koskeva itsenäinen säännös. Näin ollen säädetty kahden kuukauden määräaika ei koske korvausta hakevia matkustajia. NTA kiistää unionin oikeuden periaatteiden loukkaamisen ja katsoo, että päätöksen ehdot oli perusteltu selkeästi, koska ne pohjautuivat kehotuksiin ja oheisasiakirjoihin. Erityisesti ilmaus ”lipun hinta” on ilmeinen 19 artiklan 3 kohdan sanamuodon yhteydessä.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyyntöjen perusteluista

- 33 Ennakkoratkaisupyyntöä esittänyt tuomioistuin pitää asetusta ratkaisevana pääasian tuloksen kannalta: Osapuolet ovat erimielisiä asetuksen soveltamisesta ja tulkinnasta, eikä siitä ole olemassa asiaankuuluvaa oikeuskäytäntöä. Oikeudenkäynnissä esitetyt kysymykset ovat uusia, eikä niihin ole yksioikoisia vastauksia.