

C-570/19. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2019. július 26.

A kérdést előterjesztő bíróság:

High Court (Írország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. július 22.

Felperes:

Irish Ferries Ltd

Alperes:

National Transport Authority

Az alapeljárás tárgya

Az alapeljárás tárgyát azok a kötelezettségek képezik, amelyek a felperes Irish Ferries társaságot az utasokkal szemben a 2018 nyarán törölt, Dublin (Írország) és Cherbourg (Franciaország) között (a továbbiakban: útvonal) közlekedő járatokra tekintettel terhelik. Az útvonalon a járatokat egy új komp (a továbbiakban: hajó) késedelmes rendelkezésre bocsátása miatt törölték. Az alperes National Transport Authority (nemzeti közlekedési hatóság, Írország; a továbbiakban: NTA) szankciót alkalmazott az Irish Ferries-zel szemben amiatt, hogy az nem nyújtott az uniós és az ír jog által állítólagosan előírt megfelelő kártalanítást az érintett utasoknak. Az Irish Ferries vitatja e szankciót.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 334., 1. o.; a továbbiakban: rendelet) 18. és 19. cikkének, 20. cikke

(4) bekezdésének, valamint 24. és 25. cikkének értelmezése képezi. A másodlagosan előterjesztett utolsó kérdés pedig a rendelet érvényességével kapcsolatos.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1. kérdés: Alkalmazható-e a rendelet (különösen annak 18. és/vagy 19. cikke) abban az esetben, ha az utasok előzetesen jegyeket foglaltak le és személyszállítási szerződést kötöttek, és ha a személyszállító járatokat a várható indulás előtt legalább hét héttel amiatt törlik, hogy a kompszolgáltató részére valamely új hajót késedelmesen bocsátanak rendelkezésre? E tekintetben a rendelet alkalmazhatóságát illetően releváns-e bármelyik (vagy az összes) alábbi körülmény:

- a. a rendelkezésre bocsátás további 200 napos késedelme;
- b. a kompszolgáltatónak egy teljes szezonnyi hajóutat kellett törölnie;
- c. nem volt lehetőség megfelelő alternatív hajó beszerzésére;
- d. a kompszolgáltató 20 000-nél is több utast foglalt át más hajóutakra vagy térítette vissza részükre a viteldíjat;
- e. a hajóutak a kompszolgáltató által indított új útvonalra vonatkoztak és az útvonalon nem volt hasonló alternatív járat?

2. kérdés: E kérdést kizárólag akkor kell megválaszolni, ha a 18. cikk alkalmazható. Valamely utasnak a 18. cikkel összhangban történő átfoglalása esetén létrejön-e új személyszállítási szerződés, következésképpen a 19. cikk szerinti kártalanítást az eredeti személyszállítási szerződés helyett az új szerződés alapján kell-e megállapítani?

3a. kérdés: Amennyiben a 18. cikk alkalmazható, valamely hajóút törlése esetén, ha az adott útvonalon alternatív járat nem üzemel (vagyis nincs közvetlen járat a két érintett kikötő között), a 18. cikk értelmében vett „végső célállomásra történő átfoglalásnak” minősül-e az olyan alternatív hajóút biztosítása, amelyre valamely másik rendelkezésre álló és az utas által választott egy vagy több útvonalon, akár „szárazföldi összeköttetéssel” (vagyis Írországból az Egyesült Királyságba komppal, majd ezt követően gépkocsival, az üzemanyagköltség kompszolgáltató általi megtérítése mellett az Egyesült Királyság valamely olyan kikötőjébe történő utazás, ahonnan van csatlakozás Franciaországba és onnan Franciaországba utazás azzal, hogy az utas választja ki az egyes hajóutakat) kerül sor? Amennyiben erre a kérdésre nemleges választ kell adni, mely szempontok alkalmazásával állapítható meg, hogy valamely átfoglalás „hasonló személyszállítási feltételek mellett” történik-e?

3b. kérdés: Amennyiben a törölt útvonalon nem áll rendelkezésre alternatív hajóút, így az érintett utas számára nem biztosítható hely a beszállás szerinti eredeti kikötőből a végső célállomásra tartó, a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti közvetlen hajójáraton, köteles-e a szállító megtéríteni az átfoglalt utasnak a beszállás szerinti új kikötőből az új rendeltetési kikötőbe és/vagy onnan visszafelé történő utazás révén felmerült további költségeit?

4a. kérdés: Alkalmazható-e a 19. cikk abban az esetben, ha az utat valójában már a várható indulás előtt legalább hét héttel törölték? Amennyiben erre a kérdésre igenlő választ kell adni, alkalmazható-e a 19. cikk a 18. cikk alkalmazása esetén, ha az utast felár nélkül átfoglalták és/vagy visszatérítést kapott és/vagy az utas későbbi hajójáratot választott?

4b. kérdés: A 19. cikk alkalmazása esetén e cikk alkalmazásában mi minősül „célállomásnak”?

5. kérdés: A 19. cikk alkalmazhatósága esetén:

- a. ilyen körülmények között hogyan mérendő a késés időtartama?
- b. az e cikk értelmében vett árát hogyan kell kiszámítani a fizetendő kártalanítás mértékének meghatározása során, és konkrétan tartalmazza-e az ár az extra szolgáltatások (így a kabin, kennel és VIP váró) költségeit?

6. kérdés: A rendelet alkalmazása esetén az első kérdésben felvázolt körülmények és szempontok a rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „olyan rendkívüli körülményeknek” minősülnek-e, „amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni”?

7. kérdés: Az következik-e a 24. cikkből, hogy a rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utasnak a panaszát a járat igénybevételét vagy annak megghiúsulását követő két hónapon belül be kell nyújtania?

8. kérdés: A rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre kizárólag a rendelet 25. cikkében megjelölt kikötőket érintő hajóutakra terjed-e ki vagy az kiterjedhet egy másik tagállam kikötőjéből a hatáskörrel rendelkező nemzeti szerv államába irányuló, visszafelé szóló hajóútra is?

9a. kérdés: A kérdést előterjesztő bíróságnak mely uniós jogelveket és jogszabályokat kell alkalmaznia a nemzeti végrehajtó szerv határozata és/vagy felszólításai érvényességének a Charta 16., 17., 20. és/vagy 47. cikkével és/vagy az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvével összefüggésben történő vizsgálata során?

9b. kérdés: Az észszerűtlenség belföldi bíróság által folytatandó vizsgálata a nyilvánvaló hiba vizsgálatának felel-e meg?

10. kérdés: E kérdés kizárólag az előző kérdésekre adott válaszok függvényében merül fel. Uniós jogi szempontból érvényes-e az 1177/2010 rendelet, különös tekintettel:

- a. a Charta 16., 17. és 20. cikkére?
- b. arra, hogy a légi fuvarozók nem kötelesek kártalanítást fizetni, ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatják a légi utasokat a járat törléséről (a 2004/261 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja)?
- c. az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvére?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A Bíróság figyelmét a rendeletre, különösen pedig a rendelet (1), (2), (3), (12), (13), (14), (15), (17), (19) és (22) preambulumbekzdésre, valamint a 2., 18., 19., 20., 24. és 25. cikkére kell felhívni.

Ezenfelül a kérdést előterjesztő bíróság utal a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.).

Az Irish Ferries a rendelet számos rendelkezésén felül hivatkozik az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 16., 17., 20. és 47. cikkére, valamint az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód általános elveire.

A hivatkozott nemzeti jogi rendelkezések

Az NTA a megtámadott határozatot és az azt megelőző felszólításokat az S. I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 ([a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól szóló] 2012. évi európai uniós szabályok, 394/2012. sz. rendelet; a továbbiakban: 2012. évi rendelet) 4. cikke alapján fogadta el.

A 2012. évi rendelet 4. cikkének (1) bekezdése alapján az NTA hivatalból vagy valamely utas által tett panasz alapján – ha álláspontja szerint a szolgáltató nem felel meg az 1170/2010 rendeletnek vagy azt megsérti –, „gondoskodnia kell olyan felszólításnak a szolgáltató részére történő kézbesítéséről, amelyben megjelöli a szóban forgó mulasztást vagy jogsértést, és felhívja a szolgáltatót arra, hogy a felszólításnak történő megfelelés érdekében tegye meg az abban megjelölt intézkedéseket, az ott megjelölt határidőn belül.”

A 2012. rendelet 4. cikke (3) bekezdésének erejénél fogva a kézbesített felszólításoknak való megfelelés elmulasztása olyan bűncselekmény, amely i. gyorsított eljárásban való elítélést követően „A” kategóriába tartozó (azaz legfeljebb 5000 euró) pénzbüntetéssel, vagy ii. vádemelésen alapuló elítélést követően legfeljebb 250 000 euró pénzbüntetéssel büntethető.

A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása

- 1 A Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (a továbbiakban: hajógyár) és az Irish Ferries anyavállalata egy 2016. május 27-én kelt szerződésben roll-on/roll off személyszállító komp (vagyis a hajó) építéséről állapodtak meg 2018. május 26-ig történő rendelkezésre bocsátással. A hajót ezt követően az üzembe helyezése érdekében Dublinba szállították volna.
- 2 A hajónak az említett útvonalon kellett volna működnie; olyan új szolgáltatásról van szó, amely 2018 nyarán indult volna és az említett nyáron át (a továbbiakban: 2018-as szezon) működött volna.
- 3 Az Irish Ferries tervei szerint az útvonalon a hajót minden másnap, a Rosslare–Cherbourg útvonalon és a Rosslare–Roscoff útvonalon általa üzemeltetett másik hajóval felváltva üzemeltette volna, így Írország és Franciaország között naponta üzemelő járatot kínált volna, még ha különböző ír kiindulási és/vagy érkezési kikötőkből is. E járatot illetően a nyaralók (az érintett utasok túlnyomó többsége) hajlamos hónapokra előre jegyet foglalni. 2017. október 27-én az Irish Ferries elindította a hajóra történő jegyfoglalást a 2018-as szezonra.
- 4 2017. november 1-jén a hajógyár az Irish Ferries kérésére megerősítette, hogy a hajó rendelkezésre bocsátásának várható napja 2018. június 22. Az Irish Ferries úgy vélte, hogy ily módon elegendő ideje maradna a 2018. július 12-i első hajóútig. A rendelkezésre bocsátás és az üzembe helyezés közötti 20 nap megfelelt a más hajókra vonatkozó korábbi bevezetési időknek vagy azokat akár meg is haladta.
- 5 2018. április 18-án a hajógyár arról tájékoztatta az Irish Ferries-t, hogy a hajót nagyjából 2018. július 13-ig nem fogja rendelkezésre bocsátani. A hajógyár kifejtette, hogy a késedelem oka, hogy a hajógyár által alvállalkozóként bevont harmadik személy lakberendező még munkát végez a hajón. A hajógyár arra is utalt, hogy előfordulhat, hogy a hajót még később fogja rendelkezésre bocsátani.
- 6 Az Irish Ferries összes többi hajója le volt kötve, miután azokra több ezer jegyet foglaltak le jóval előre: egyetlen másik hajót sem lehetett átszervezni az útvonalra anélkül, hogy ne kellett volna több ezer másik utast áthelyezni. Az Irish Ferries azonnal megpróbált másik hajót bérelni, azonban egy piacvezető nemzetközi hajózási ügynök úgy nyilatkozott, hogy nem áll rendelkezésre megfelelő hajó.
- 7 2018. április 20-án az Irish Ferries bejelentette, hogy törli a 2018. július 12. és 2018. július 29. közötti hajóutakat (a továbbiakban: első járatörlés).

- 8 Az Irish Ferries az utasok elhelyezése céljából különösen az alábbiak szerint járt el:
- a. kapcsolatba lépett minden utassal és tizenkét héttel előbb tájékoztatta őket a járat törléséről;
 - b. a telefonos ügyfélszolgálatát meghosszabbított nyitvatartással és emelt létszámmal működtette;
 - c. minden utas részére felajánlotta:
 - i. az azonnali és teljes körű, bármely ellenvetés nélküli visszatérítést (a továbbiakban: visszatérítés felajánlása), vagy
 - ii. hogy az általuk választott alternatív hajóútra (a továbbiakban: alternatív hajóút) foglalhatnak át.

Mivel az útvonalon nem állt rendelkezésre más azonos járat, az Irish Ferries egy sor olyan járatot kínált fel, amelyek keretében valamely másik hajó, eltérő napokon, közvetlenül Írország és Franciaország között, különböző indulási és érkezési kikötőkből vagy közvetetten, szárazföldi összeköttetéssel közlekedett. Az Irish Ferries a szárazföldi összeköttetést nem kínálta fel minden utasnak, azonban segítette az így utazni kívánó utasokat. Az átfoglalt utasok a 2019-ben Írország és Franciaország között üzemelő járatokon felhasználható, 150 euró értékű kupont kaptak, és
 - d. az Irish Ferries együttműködött az utasokkal a fennakadás minimalizálása érdekében.
- 9 Az NTA kétségbe vonja azt, hogy az utasok rendelkeztek volna az Irish Ferries által említett választási lehetőséggel.
- 10 Az Irish Ferries azokban az esetben, amikor az érintett utasokat (Dublin helyett) Rosslare irányába vagy irányából és/vagy (Cherbourg helyett) Roscoff irányába vagy irányából közlekedő járatra foglalta át, nem ajánlotta fel az érintett utasok felmerülő további költségeinek (a továbbiakban: további költségek) megtérítését. Az Irish Ferries vitatja ezt, és előadja, hogy nem minden utasnál merültek fel ilyen további költségek, mivel egyes utasok Rosslare-hez közelebb tartózkodtak és a nyaralási helyük közelebb volt Roscoffhoz, mint Cherbourghoz.
- 11 2018. május 9-én az NTA az első járat törlés körülményeinek vizsgálata keretében annak kifejtésére kérte az Irish Ferries-t, hogy e körülmények miért minősültek rendkívüli körülményeknek, és miért estek az ellenőrzésén kívül. Az Irish Ferries ezt részletesen kifejtette az NTA részére.

- 12 2018. június 1-jén az NTA írásban megkereste az Irish Ferries-t és tájékoztatást kért a rendelet 18. cikkének való megfeleléséről. Az Irish Ferries 2018. június 8-i választát további levélváltás követte.
- 13 2018. június 11-én a hajógyár arról értesítette az Irish Ferries-t, hogy a hajó rendelkezésre bocsátása még tovább, egy meghatározatlan szeptemberi időpontig fog késni. Ennek következtében az Irish Ferriesnek törölnie kellett a 2018. július 30. utáni időszakra tervezett összes hajójáratot (a továbbiakban: második járatörülés). Végül a hajót 200 napos késedelemmel, csupán 2018. december 12-én bocsátották rendelkezésre.
- 14 A második járatörülés szintén a hajógyár Irish Ferries-zel kapcsolatban nem álló és – az Irish Ferries állítása szerint – az ellenőrzésén kívül eső alvállalkozójának késedelme miatt következett be. Az Irish Ferries azonnal megpróbált az útvonalon történő üzemeltetésre alkalmas, alternatív hajót bérelni, de nem állt rendelkezésre ilyen hajó. Következésképpen az Irish Ferries törölte a teljes 2018-as szezont, ami 20 000-nél is több utast érintett.
- 15 Az Irish Ferries az érintett utasok elhelyezése céljából többek között az alábbiak szerint járt el:
 - a. azonnal bejelentette a második járatörülést azt követően, hogy megerősítették számára, hogy nem volt lehetősége alternatív hajót bérelni;
 - b. valamennyi utas számára elősegítette a kapcsolattartást;
 - c. meghosszabbította a telefonos ügyfélszolgálatok nyitvatartási idejét és emelt létszámú személyzetet foglalkoztatott;
 - d. legalább 7 héttel előre értesítette az utasokat azzal, hogy számos utast akár 12 héttel előbb is értesített;
 - e. felajánlotta az utasoknak a lemondás és a visszatérítés elfogadásának lehetőségét;
 - f. felajánlotta az utasoknak, hogy alternatív útvonalon utazhatnak Franciaországba (az esetlegesen felmerülő további költségek megtérítése nélkül);
 - g. átfoglalta az utasokat a Nagy-Britannián keresztül vezető szárazföldi összeköttetésre (azzal, hogy az utasok számára megtéríti a Nagy-Britannián történő átutazással kapcsolatos üzemanyagköltséget), és
 - h. 150 euró értékű kupont fog biztosítani az utasok részére, amelyet az Irish Ferries Írország és Franciaország között közlekedő a 2019-es hajójáratain használhatnak fel.

- 16 Gyakorlatilag az utasok 82%-a az Irish Ferries vagy más szállító valamely alternatív hajójáratát, míg 3%-a a szárazföldi összeköttetést választotta, a fennmaradó 15%-uk pedig elfogadta a teljes körű visszatérítést.
- 17 Az alternatív hajójáratot igénybe vevő utasok a) terhére nem számították fel a felmerülő felárat, hanem azt az Irish Ferries fizette, és b) az Irish Ferries megtérítette a „fedélzeti kiadások” esetleges különbözetét. A szárazföldi összeköttetést igénybe vevő utasok esetében az Irish Ferries megtérítette a Nagy-Britannián történő átutazásukkal kapcsolatban felmerülő üzemanyagköltségeket.
- 18 Az NTA a 2018. október 19-i határozatával megállapította, hogy az Irish Ferries nem teljesítette a rendelet 18. és 19. cikke szerinti kötelezettségeit. Ennek megfelelően az NTA 2018. október 22-én a 2012. évi rendelet 4. cikkének (1) bekezdése alapján a 18. cikkben alapuló felszólítást és a 19. cikkben alapuló felszólítást (a továbbiakban: felszólítások) kézbesített az Irish Ferries részére.
- 19 Az NTA a 2019. január 25-i határozatával (a továbbiakban: megtámadott határozat) mindkét felszólítást megerősítette. A 18. cikkben alapuló felszólítás értelmében az Irish Ferries-nek meg kellett térítenie azon utasok további költségeit, akik az első vagy a második járatotrlés miatt kénytelenek voltak (Dublin helyett) Rosslare-be és Rosslare-ből és/vagy (Cherbourg helyett) Roscoffba és Roscoffból utazni. A 19. cikkben alapuló felszólítás értelmében az Irish Ferries-nek kártalanítást kellett fizetnie azoknak az érintett utasoknak, akik a személyszállítási szerződésben meghatározott célállomásra történő késedelmes érkezés miatt kártalanítást követeltek az Irish Ferries-től, ha a késés megfelelt a rendelet 19. cikke (1) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott kritériumoknak.

Az eljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 20 Az **Irish Ferries** előadja, hogy a rendelet nem vonatkozik az első vagy a második járatotrlésből eredő körülményekre, mivel az utasokat e járatotrlésekről hetekkel előre tájékoztatták és a hajó hiánya az ellenőrzésén kívül eső, a rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményekből következett. E tekintetben utal a 261/2004 rendelet értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlatra.
- 21 Az Irish Ferries a rendelet alkalmazhatósága esetére előadja, hogy a rendelet 18. és 19. cikke egyidejűleg nem alkalmazható. Előadja, hogy az „érkezési” késéssel kapcsolatos utóbbi rendelkezés nem alkalmazható a törlés miatt el sem indult járatokra. A 18. cikk alapján visszatérítésben részesülő utasok sem alkalmazhatják a 19. cikket.
- 22 Ezenfelül az Irish Ferries előadja, hogy egyébiránt megfelelt a 18. cikknek, mivel az utasoknak lehetőséget adott arra, hogy válasszanak az átfoglalás és a jegy visszatérítése között. Álláspontja szerint az üzemanyagköltség megtérítését is

magában foglaló szárazföldi összeköttetés magában foglalja a hasonló személyszállítási feltételek mellett történő átfoglalást.

- 23 Az Irish Ferries a 19. cikket illetően előadja, hogy az átfoglalási lehetőséget elfogadó utasok az új személyszállítási szerződésük szerint a „célállomásra nem érkeztek meg késve”.
- 24 Azt is előadja, hogy az NTA megsértette a rendelet 25. cikkének (1) bekezdését azzal, hogy a megtámadott határozatot és a felszólításokat a hatáskörén túllépve fogadta el. Ezenfelül álláspontja szerint az NTA az említett rendelet 24. cikkét nem alkalmazta arányosan abból a célból, hogy a határozat és a felszólítások hatályát azokra az utasokra korlátozza, akik az előirt kéthónapos határidőben tettek panaszt. Az NTA valójában megsértette a Chartát, különösen annak 16. és 17. cikkét, mivel nem tette lehetővé az Irish Ferries számára, hogy a személyszállítási szerződésektől – az azokban foglalt feltételekkel is összhangban – anélkül álljon el, hogy a rendelet alapján felelőssége merülne fel.
- 25 Az Irish Ferries azzal érvel, hogy ennek megfelelően a megtámadott határozat és a felszólítások nyilvánvaló hibában szenvednek, és az NTA nem teljesítette a Charta 47. cikke értelmében vett, a megfelelő indokolásra vonatkozó kötelezettségét. Az Irish Ferries másodlagosan – arra az esetre, ha az NTA helyesen alkalmazta a rendeletet – azzal érvel, hogy a rendelet érvénytelen a Chartának, a jogbiztonság elvének és az arányosság elvének megsértése miatt, mivel egyértelmű jogalap hiányában és a 19. cikk (1) bekezdésében szereplő „menetjegy árához” hasonló kulcsfontosságú fogalmak meghatározása nélkül ír elő kiterjedt kötelezettségeket a szállítókkal szemben. Ez a kompszolgáltatók légi fuvarozókkal szembeni hátrányos megkülönböztetésének minősül.
- 26 Az NTA álláspontja szerint a rendelet az első és a második járatörlésre is alkalmazandó. A 18. és 19. cikk együttesen és egyidejűleg alkalmazható ugyanarra az utasra, és ez nem eredményezi a szállító kétszeres szankcionálását. E cikkek ilyen alkalmazása összhangban áll a rendelet céljával. Az NTA a rendelet érvényessége és arányossága, valamint a megtámadott határozat érvényessége mellett érvel.
- 27 Az NTA álláspontja szerint törölték a hajóutakat, ezért a 18. cikk alkalmazandó. Ez nem így lenne a 20. cikk (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesítése esetén, azonban a jelen ügyben nem ez a helyzet. Nem érinti a 18. és 19. cikk alkalmazását az előzetes értesítés és az, hogy az utasok nem voltak úton vagy átutazóban. E rendelkezések szövege és a rendelet célja sem utal ennek az ellenkezőjére. Ezenfelül a 19. cikk a járatörléssel okozott késésekre vonatkozik (a (19) preambulumbekkezdése és a 20. cikk (4) bekezdése szövegének megfelelően).
- 28 Az NTA álláspontja szerint a rendelet 2. cikke alkalmazandó az alapeljárás tárgyát képező ügyre, mivel a beszállás szerinti kikötők (Dublin és Cherbourg) a szóban forgó rendelkezés értelmében vett tagállam területén található. Álláspontja szerint semmi nem támasztja alá azt a felvetést, hogy a rendelet nem

alkalmazandó, ha a hajó nem áll rendelkezésre személyszállító járatok biztosítása céljára.

- 29 Az NTA úgy véli, hogy a 19. cikk (1) bekezdésében szereplő, „személyszállítási szerződésre” történő utalás az utas és a szállító által megkötött „személyszállítási szerződésre” vonatkozik. Nem ért egyet az Irish Ferries azon állításával, hogy az utas és a szállító között új szerződés jön létre, ha az utas elfogadja a 18. cikk (1) bekezdésén alapuló átfoglalást vagy visszatérítést.
- 30 Az NTA előadja, hogy az Irish Ferries az érintett utasoknak tett ajánlatokkal nem teljesítette a rendelet 18. cikkéből eredő kötelezettségeket. A felajánlott átfoglalás nem a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően, a végső célállomásra történt, és számos érintett utas számára nem térítette meg a további költségeket. Az NTA szerint a „célállomás” az utas végső célállomása helyett a személyszállítási szerződésben megjelölt célállomásra utal. Ezenfelül az, hogy az Irish Ferries az első járatörreléssel érintett néhány utast a szárazföldi összeköttetéssel segítette, és hogy az a második járatörreléssel érintett utasoknak felkínált egyik lehetőség volt, nem jelenti azt, hogy az Irish Ferries megfelelt a 18. cikknek.
- 31 Az NTA úgy véli, hogy Irish Ferries nem bizonyította a 20. cikk (4) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fennállását, mivel valamely hajó késedelmes rendelkezésre bocsátása hozzátartozik a rendes üzletmenetéhez. E megállapítás szempontjából lényegtelen a késés hossza.
- 32 Ezenfelül az NTA utal arra, hogy a 25. cikk (1) bekezdése alapján az utasok panaszt tehetnek „a tagállam által kijelölt bármely, hatáskörrel rendelkező szervnek”. Úgy véli, hogy a 24. cikk a panaszokkal kapcsolatos önálló rendelkezés. Ennek megfelelően a kártalanítást követelő utasokra nem vonatkozik az előírt kéthónapos határidő. Tagadja az uniós jogelvek megsértését és úgy véli, hogy a határozatban foglalt feltételeket egyértelműen megindokolta, mivel azok a felszólításokból és az azokat alátámasztó dokumentumokból eredtek. Közelebbről, a 19. cikk (3) bekezdésének szövegéből nyilvánvalóan kiderül a „menetjegy ára” kifejezés jelentése.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 33 A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy a rendelet kulcsfontosságú az alapeljárás kimenetele szempontjából; a felek a rendelet értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatos olyan kérdéseket jelöltek meg, amelyekre nem vonatkozik releváns ítélkezési gyakorlat. A jelen ügyben felvetett kérdések újszerűek és az azokra adandó válasz nem egyértelmű.