

Byla C-570/19**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį****Gavimo data:**

2019 m. liepos 26 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

High Court (Airija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. liepos 22 d.

Ieškovė:

Irish Ferries Ltd.

Atsakovė:

National Transport Authority

Pagrindinės bylos dalykas

Pagrindinėje byloje nagrinėjami ieškovės – bendrovės *Irish Ferries*, įsipareigojimai, susiję su keleiviais, kuriems 2018 m. vasarą buvo atšauktos vežimo paslaugos tarp Dublino (Airijos) ir Šerbūro (Prancūzija) (toliau – maršrutas). Vežimo šiuo maršrutu paslaugos buvo atšauktos vėluojant pristatyti naują keltą (toliau – laivas). Atsakovė, *National Transport Authority* (Nacionalinė transporto tarnyba, toliau – NTA), skyrė *Irish Ferries* sankciją už tai, kad ji nesuteikė tinkamos kompensacijos nukentėjusiems keleiviams, kaip tariamai reikalaujama pagal ES ir Airijos teisę. *Irish Ferries* su šiomis sankcijomis nesutinka.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, p. 1, toliau – reglamentas) 18, 19 straipsnių,

20 straipsnio 4 dalies, 24 ir 25 straipsnių išaiškinimo. Paskutinis klausimas, pateiktas papildomai, yra susijęs su reglamento galiojimu.

Prejudiciniai klausimai

1 klausimas. Ar reglamentas (ypač jo 18 ir (arba) 19 straipsniai) taikomas tokiomis aplinkybėmis, kai keleiviai padarė išankstinius užsakymus ir sudarė vežimo sutartis, taip pat kai keleivių vežimo paslaugos atšaukiamos iki numatyto išvykimo likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms, nes kelto operatoriui pavėluota pristatyti naują laivą? Ar šiuo atžvilgiu su reglamento taikymu yra susijęs kuris nors aspektas (ar visi aspektai):

- a) paslauga galiausiai buvo suteikta pavėlavus 200 dienų;
- b) kelto operatorius turėjo atšaukti visus atitinkamo sezono reišus;
- c) nebuvo galima įsigyti jokio kito tinkamo laivo;
- d) keltų operatorius daugiau kaip 20 000 keleivių iš naujo užsakė kitus reišus arba grąžino už bilietus sumokėtus pinigus;
- e) reišai buvo vykdomi nauju maršrutu, kurį atidarė kelto operatorius, neteikiantis šiame maršrute panašios alternatyvios paslaugos?

2 klausimas. Atsakyti į šį klausimą reikia tik tuo atveju, jei galima taikyti 18 straipsnį. Jei keleivio maršrutas pakeičiamas pagal 18 straipsnį, ar sudaroma nauja vežimo sutartis ir todėl teisė į kompensaciją pagal 19 straipsnį turi būti nustatyta pagal šią naują sutartį, o ne pagal pradinę vežimo sutartį?

3 klausimo a dalis. Jei taikomas 18 straipsnis, ar tuomet, kai atšaukiamas reišas ir šiuo maršrutu neteikiama alternatyvi paslauga (t. y. tarp šių dviejų uostų nėra tiesioginio susisiekinimo), alternatyvų reišą kitu galimu maršrutu ar maršrutais, kuriuos pasirinko keleivis, įskaitant „jungiamąjį sausumos maršrutą“ (pvz., keliaujant iš Airijos į Jungtinę Karalystę keltu, tada važiuojant transporto priemone, kai kuro išlaidas atlygina kelto operatorius, į JK uostą, iš kurio galima nuplaukti į Prancūziją, o tada iš ten plaukiant į Prancūziją, kai keleivis gali pasirinkti bet kurį reišą), galima laikyti „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“, kaip tai suprantama pagal 18 straipsnį? Jeigu ne, kokie kriterijai turi būti taikomi nustatant, ar pakeistu maršrutu vykstama „panašiomis kelionės sąlygomis“?

3 klausimo b dalis. Jei atšauktame maršrute nėra alternatyvaus reišo ir todėl nukentėjęs keleivis negali tiesiogiai nuplaukti iš pradinio įlaipinimo uosto į galutinę atvykimo vietą, kaip nurodyta vežimo sutartyje, ar vežėjas privalo apmokėti papildomas išlaidas, kurios susidaro keleiviui keliaujant pakeistu maršrutu į naują įlaipinimo uostą ir iš jo ir (arba) į naują galutinį atvykimo uostą ir iš jo?

4 klausimo a dalis. Ar 19 straipsnis gali būti taikomas, kai kelionė faktiškai jau buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo? Jei 19 straipsnis taikomas, ar jis taikomas, kai buvo taikomas 18 straipsnis ir keleivis buvo nukreiptas pakeistu maršrutu be papildomų išlaidų ir (arba) gavo kompensaciją ir (arba) pasirinko vėlesnį reisą?

4 klausimo b dalis. Jei taikomas 19 straipsnis, kas yra „galutinė atvykimo vieta“ pagal 19 straipsnį?

5 klausimas. Jei 19 straipsnis gali būti taikomas:

- a) kaip tokiais aplinkybėmis nustatoma vėlavimo trukmė?
- b) Kaip pagal 19 straipsnį turi būti apskaičiuojama kaina, kai vertinamas mokėtinos kompensacijos dydis ir, pirmiausia, ar tokiu atveju atsižvelgiama į išlaidas, susijusias su papildomomis paslaugomis (pvz., kajutėmis, gyvūnų pervežimu ir pirmos klasės keleivių laukiamosiomis salėmis)?

6 klausimas. Jeigu reglamentas taikomas, ar tuomet 1 klausime nurodytos aplinkybės ir motyvai laikytini „ypating[omis] aplinkybė[mis]“, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“ reglamento 20 straipsnio 4 dalies tikslais?

7 klausimas. Ar pagal 24 straipsnį bet kuriam keleiviui, siekiančiam gauti kompensaciją pagal reglamento 19 straipsnį, nustatoma privaloma pareiga pateikti skundą per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo suteikta arba turėjo būti suteikta?

8 klausimas. Ar nacionalinės kompetentingos institucijos, atsakingos už reglamento įgyvendinimą, jurisdikcija apsiriboja reisais, susijusiais su reglamento 25 straipsnyje nurodytais uostais, o gal ji taip pat gali apimti grįžimo reisą iš kitos valstybės narės uosto į nacionalinės kompetentingos institucijos valstybės uostą?

9 klausimo a dalis. Kokius ES teisės principus ir taisykles turėtų taikyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, vertindamas nacionalinės įgyvendinimo užtikrinimo įstaigos sprendimo ir (arba) pranešimų galiojimą pagal Chartijos 16, 17, 20 ir (arba) 47 straipsnius ir (arba) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?

9 klausimo b dalis. Ar nacionalinis teismas turėtų taikyti pagrįstumo tikrinimą, jei padaryta akivaizdi klaida?

10 klausimas. Šis klausimas kyla tik atsižvelgiant į atsakymus į ankstesnius klausimus. Ar ES teisės požiūriu Reglamentas 1177/2010 galioja visų pirma atsižvelgiant į:

- a) Chartijos 16, 17 ir 20 straipsnius?

- b) Aplinkybę, kad oro vežėjai neprivalo išmokėti kompensacijos, jei jie oro transporto keleiviams praneša apie atšauktą skrydį mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko (Reglamento 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis)?
- c) Proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?

Nurodytos Europos Sąjungos teisės nuostatos

Teisingumo Teismo dėmesys atkreipiamas į reglamentą, ypač į jo 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 konstatuojamąsias dalis ir į jo 2, 18, 19, 20, 24 ir 25 straipsnius.

Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinanti Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

Irish Ferries remiasi ne tik daugeliu šio reglamento nuostatų, bet ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 16, 17, 20 ir 47 straipsniais, taip pat bendraisiais proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principais.

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Remdamasi *S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012* (toliau – 2012 m. Įstatymo lydymasis teisės aktas) 4 punktu NTA priėmė ginčijamą sprendimą kartu su jį pagrindžiančiais dokumentais.

Pagal 2012 m. Įstatymo lydimojo teisės akto 4 punkto 1 papunktį NTA savo iniciatyva arba gavusi keleivio skundą, manydama, kad paslaugos teikėjas nesilaiko Reglamento 1170/2010 arba jį pažeidžia, „paslaugos teikėjui įteikia pranešimą, kuriame nurodo atitinkamą pareigų nevykdymą ar pažeidimą, ir reikalauja, kad laikydamasis pranešimo reikalavimų, per jame nurodytą laiką paslaugos teikėjas imtųsi priemonių, kurios nurodytos pranešime“.

Nesilaikant pranešimų reikalavimų, pagal 2012 m. Įstatymo lydimojo teisės akto 4 punkto 3 papunktį, padaromas teisės pažeidimas, už kurį kyla atsakomybė: i) taikant sumarinį procesą skiriama A klasės bauda (t. y. 5 000 EUR); arba ii) pripažinus kaltu baudžiamajame procese – bauda, neviršijanti 250 000 EUR.

Pagrindinės bylos aplinkybių ir proceso santrauka

- 1 2016 m. gegužės 27 d. sutartyje *Flensburger Schiffbau-Gesellschaft* (toliau – laivų statykla) susitarė su bendrovės *Irish Ferries* patronuojančia bendrove 2018 m. gegužės 26 d. ar iki šios dienos pastatyti ro-ro tipo keleivinį keltą (t. y. laivą). Pastatytas laivas išplauktų į Dubliną, kuriame pradėtų teikti paslaugas.
- 2 Laivas turėjo aptarnauti maršrutą, kuriame būtų pradėta teikti nauja paslauga, ir ją teikti visą 2018 m. vasarą (toliau – 2018 m. sezonas).
- 3 *Irish Ferries* planavo šiuo laivu aptarnauti maršrutą tomis dienomis, kai juo neplaukia kitas laivas (maršrutu Rosleras–Šerbūras ir maršrutu Rosleras–Roskofas), vadinasi, kasdien teikti susisiekimo tarp Airijos ir Prancūzijos paslaugas, nors ir iš skirtingų Airijos uostų ir (arba) į juos. Naudodamiesi šia paslauga atostogautojai (didžioji dauguma atitinkamų keleivių) paprastai ją užsisako prieš kelis mėnesius. 2017 m. spalio 27 d. *Irish Ferries* pradėjo priiminėti užsakymus plaukti šiuo laivu 2018 m. sezonu.
- 4 2017 m. lapkričio 1 d., gavusi bendrovės *Irish Ferries* prašymą, laivų statykla patvirtino numatytą laivo pristatymo datą (2018 m. birželio 22 d.). *Irish Ferries* nuomone, pristačius laivą šią dieną dar liktų pakankamai laiko pasiruošti pirmajam reisui 2018 m. liepos 12 d. 20 dienų laikotarpis nuo pristatymo iki eksploataavimo pradžios atitiko ar buvo ilgesnis už anksčiau kitiems laivams numatytą parengimo laiką.
- 5 2018 m. balandžio 18 d. laivų statykla pranešė *Irish Ferries*, kad laivas nebus pristatytas iki 2018 m. liepos 13 d. arba panašiu laiku. Laivų statykla paaiškino, kad vėluojama dėl darbo, kurį atlieka trečioji šalis – patalpų įrengėjai, pagal subrangos sutartį pasamdyti laivų statyklos. Laivų statykla taip pat neatmetė galimybės, kad laivas bus pristatytas vėliau.
- 6 Visi kiti *Irish Ferries* laivai buvo naudojami, į jų reišus buvo pateikti tūkstančiai išankstinių užsakymų: nebuvo įmanoma pakeisti jokio kito laivo tvarkaraščio ir nukreipti jo šiuo maršrutu, kitur neperkeliant tūkstančių kitų keleivių. *Irish Ferries* nedelsdama bandė frachtuoti kitą laivą, tačiau pagrindinis tarptautinis laivų brokeris pareiškė, kad tinkamų laivų nėra.
- 7 2018 m. balandžio 20 d. *Irish Ferries* paskelbė, kad atšaukia reišus nuo 2018 m. liepos 12 d. iki 2018 m. liepos 29 d. (toliau – pirmasis atšaukimas).
- 8 *Irish Ferries* rūpinosi keleiviais, visų pirma:
 - a) bendravo su visais keleiviais, pranešė jiems apie atšaukimą prieš 12 savaičių;
 - b) pailgino informacinių paslaugų centrų darbo laiką ir skyrė į šiuos centrus papildomų darbuotojų;

- c) pasiūlė visiems keleiviams
 - i. nedelsiant be išlygų kompensuoti visas išlaidas (toliau – pasiūlymas dėl kompensavimo) arba
 - ii. galimybę užsisakyti kitus reisuos (toliau – kiti reisai) savo nuožiūra.

Kadangi šiame maršrute nebuvo teikiamos kitos tokios pat susisiekimo paslaugos, *Irish Ferries* teikė įvairias tiesioginio susisiekimo paslaugas įvairiuose Airijos ir Prancūzijos išvykimo bei atvykimo uostuose skirtingomis datomis ir su skirtingais laivais arba netiesiogiai – naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu. *Irish Ferries* nesiūlė visiems keleiviams jungiamojo sausumos maršruto, bet sudarė palankesnes sąlygas tiems, kurie norėjo keliauti tokiu būdu. Keleiviams, kurie buvo nukreipiami pakeistu maršrutu, buvo skirtas 150 EUR čekis, kuriuo jie galėjo pasinaudoti 2019 m. kelionėms tarp Airijos ir Prancūzijos; ir

- d) *Irish Ferries* bendradarbiavo su keleiviais, kad sumažintų nepatogumus.

- 9 NTA nesutinka su teiginiu, kad keleiviai turėjo pasirinkimą, kurį pasiūlė *Irish Ferries*.
- 10 Tais atvejais, kai nukentėję keleiviai buvo nukreipti į Roslerą (o ne Dubliną) ir iš jo ir (arba) į Roskofą (o ne Šerbūrą) arba iš jo, *Irish Ferries* nepasisiūlė kompensuoti jokių papildomų išlaidų, kurias patyrė šie keleiviai (toliau – papildomos išlaidos). *Irish Ferries* nesutinka su šiuo argumentu ir tvirtina, kad ne visi keleiviai patyrė šias išlaidas, nes kai kurie keleiviai gyveno arčiau Roslero ir atostogavo arčiau Roskofo, o ne Šerbūro.
- 11 2018 m. gegužės 9 d. NTA ėmė aiškintis pirmojo atšaukimo aplinkybes ir paprašė *Irish Ferries* paaiškinti, kodėl šios aplinkybės buvo ypatingos ir kodėl jų nebuvo galima kontroliuoti. *Irish Ferries* NTA pateikė išsamią informaciją.
- 12 2018 m. birželio 1 d. NTA raštu paprašė *Irish Ferries* informacijos apie tai, kaip *Irish Ferries* laikosi reglamento 18 straipsnio. 2018 m. birželio 8 d. *Irish Ferries* pateikė atsakymą, o vėliau buvo dar susirašinėjama.
- 13 2018 m. birželio 11 d. laivų statykla pranešė *Irish Ferries*, kad laivo pristatymas dar atidedamas iki tam tikro neapibrėžto laiko rugsėjo mėn. Todėl *Irish Ferries* atšaukė visus po 2018 m. liepos 30 d. suplanuotus reisuos (toliau – antrasis atšaukimas). Galiausiai laivas nebuvo pristatytas iki 2018 m. gruodžio 12 d., t. y. jį pristatyti pavėluota apie 200 dienų.
- 14 Antrą kartą reisai atšaukti taip pat dėl vėluojančio laivų statyklos subrangovo, kuris nebuvo susijęs su *Irish Ferries*, todėl, kaip tvirtina *Irish Ferries*, ji negalėjo

subrangovo kontroliuoti. *Irish Ferries* nedelsdama bandė frachtuoti kitą laivą, kuris būtų tinkamas šiam maršrutui, tačiau nerado tinkamo. Todėl ji atšaukė visą 2018 m. sezoną, o dėl šio sprendimo nukentėjo daugiau kaip 20 000 keleivių.

- 15 *Irish Ferries* pasirūpino nukentėjusiais keleiviais, pavyzdžiui:
- a) paskelbė antrąjį atšaukimą iš karto po to, kai buvo patvirtinta, kad neįmanoma frachtuoti kito laivo;
 - b) sudarė geresnes sąlygas susisiekti su visais keleiviais;
 - c) pailgino informacinių paslaugų centrų darbo valandas ir perkėlė į juos daugiau darbuotojų;
 - d) įspėjo keleivius ne vėliau kaip prieš 7 savaites, o daugumą keleivių įspėjo prieš 12 savaičių;
 - e) pasiūlė keleiviams galimybę atšaukti užsakymą ir pasinaudoti pasiūlymu dėl kompensavimo;
 - f) pasiūlė keleiviams galimybę plaukti alternatyviais maršrutais į Prancūziją (nekompensuojant papildomų išlaidų, jei jos susidarė);
 - g) nukreipė keleivius jungiamuoju sausumos maršrutu per Jungtinę Karalystę (keleiviui gražinant išlaidas už kurą, susidariusias važiuojant per Jungtinę Karalystę); ir
 - h) keleiviams skirtas 150 EUR čekis, naudojamas plaukiant 2019 m. *Irish Ferries* reisais tarp Airijos ir Prancūzijos.
- 16 Iš tiesų, 82 % keleivių pasirinko kitus reisu su *Irish Ferries* arba kitais vežėjais, 3 % pasirinko jungiamąjį sausumos maršrutą, o dar 15 % sutiko susigrąžinti sumokėtą kainą.
- 17 Keleiviams, kurie pasirinko kitus reisu: a) nebuvo taikomi jokie susidarę papildomi mokesčiai, o juos sumokėjo *Irish Ferries*; ir b) bet kokį „išlaidų laivo viduje“ skirtumą kompensavo *Irish Ferries*. Keleiviams, kurie pasinaudojo jungiamuoju sausumos maršrutu, *Irish Ferries* atlygino išlaidas už kelionę per Jungtinę Karalystę sunaudotą kurą.
- 18 2018 m. spalio 19 d. sprendime NTA padarė išvadą, kad *Irish Ferries* neįvykdė pareigų pagal reglamento 18 ir 19 straipsnius. Todėl 2018 m. spalio 22 d. NTA pagal 2012 m. Įstatymo lydimojo teisės akto 4 punkto 1 papunktį *Irish Ferries* pateikė pranešimą pagal 18 straipsnį ir pranešimą pagal 19 straipsnį (kartu – pranešimai).
- 19 2019 m. sausio 25 d. sprendimu (toliau – ginčijamas sprendimas) NTA patvirtino abu pranešimus. Pranešimu pagal 18 straipsnį reikalaujama, kad *Irish Ferries* atlygintų papildomas išlaidas keleiviams, kurie dėl pirmojo arba antrojo atšaukimo

turėjo keliauti į Roslerą (o ne Dubliną) ir iš jo ir (arba) į Roskofą (o ne Šerbūrą) ir iš jo. Pranešimu pagal 19 straipsnį reikalaujama, kad *Irish Ferries* sumokėtų kompensaciją nukentėjusiems keleiviams, kurie paprašė kompensacijos iš *Irish Ferries* už atidėtą atvykimą į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, jeigu toks vėlavimas atitinka reglamento 19 straipsnio 1 dalies a–d punktuose nustatytus kriterijus.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 20 *Irish Ferries* tvirtina, kad reglamentas netaikomas aplinkybėms, atsiradusioms dėl pirmojo arba antrojo atšaukimo, nes keleiviai buvo informuoti likus kelioms savaitėms iki šių atšaukimų, o negavus kito laivo susidarė ypatingos aplinkybės, kurių ji negalėjo kontroliuoti, kaip apibrėžta reglamento 20 straipsnio 4 dalyje. Šiuo atžvilgiu ji remiasi jurisprudencija, aiškinančia Reglamentą Nr. 261/2004.
- 21 Jeigu reglamentas būtų taikomas, *Irish Ferries* tvirtina, kad reglamento 18 ir 19 straipsniai nebūtų taikomi tuo pačiu metu. Ji teigia, kad pastaroji nuostata, susijusi su atidėtu „atvykimu“, negali būti taikoma tokiu atveju, kai buvo atšauktas išvykimas. Be to, jei keleiviams buvo atlygintos išlaidos pagal 18 straipsnį, jie negali reikalauti išlaidų atlyginimo ir pagal 19 straipsnį.
- 22 Be to, *Irish Ferries* tvirtina, kad ji vis dėlto laikėsi 18 straipsnio nuostatų, nes keleiviams buvo pasiūlyta galimybė pasirinkti, ar keliauti pakeistu maršrutu, ar susigrąžinti išlaidas už bilieta. Jos nuomone, jungiamasis sausumos maršrutas, kurį pasirinkus atlyginamos išlaidos už kurą, gali būti laikomas pakeistu maršrutu panašiomis sąlygomis.
- 23 Dėl 19 straipsnio *Irish Ferries* tvirtina, kad keleiviai, kurie sutiko pakeisti maršrutą, nepavėlavo „atvykti į galutinę atvykimo vietą“, kaip nustatyta jų naujoje „vežimo sutartyje“.
- 24 Ji taip pat teigia, kad NTA pažeidė reglamento 25 straipsnio 1 dalį, nes ginčijamas sprendimas ir pranešimai buvo priimti viršijant jurisdikciją. Taip pat tvirtinama, kad NTA minėto reglamento 24 straipsnio netaikė proporcingai, kad apribotų sprendimo ir pranešimų poveikį tiems keleiviams, kurie pateikė skundą per nustatytą dviejų mėnesių laikotarpį. Iš tiesų NTA pažeidė Chartiją, visų pirma jos 16 ir 17 straipsnius, nes neleido *Irish Ferries* nutraukti jokios keleivių vežimo sutarties, net laikantis jos sąlygų ir be išsipareigojimų pagal reglamentą.
- 25 *Irish Ferries* tvirtina, kad ginčijamame sprendime ir pranešimuose yra padaryta akivaizdi klaida, be to, nepateikti tinkami motyvai, kaip apibrėžta Chartijos 47 straipsnyje. Kita vertus, jei NTA vis dėlto teisingai taikė reglamentą, *Irish Ferries* nurodo, kad reglamentas negalioja, nes juo pažeidžiama Chartija, teisinio tikrumo principas ir proporcingumo principas, nes vežėjams nustatomos apsunkinančios pareigos, tačiau nėra aiškaus teisinio pagrindo ir 19 straipsnio 1 dalyje nėra apibrėžtos pagrindinės sąvokos, kaip antai „bilieto kaina“. Tai yra keltų operatorių diskriminavimas, palyginti su oro vežėjais.

- 26 NTA laikosi pozicijos, kad reglamentas taikomas pirmajam ir antrajam atšaukimams. 18 ir 19 straipsniai gali būti taikomi kartu ir vienu metu tam pačiam keleiviui, ir tai nėra laikytina dviguba bausme vežėjui. Toks taikymas atitinka reglamento tikslą. Juo patvirtinamas reglamento galiojimas ir proporcingumas, taip pat ginčijamo sprendimo galiojimas.
- 27 NTA nuomone, laivo reisai buvo atšaukti, todėl taikomas 18 straipsnis. Šis straipsnis nebūtų taikomas, jei būtų laikomasi 20 straipsnio 1 dalies reikalavimų, o šiuo atveju taip nėra. Faktas, kad buvo pateiktas išankstinis pranešimas ir kad keleiviai nebuvo nei *en route*, nei pervežami tranzitu, neturi reikšmės 18 ir 19 straipsnių taikymui. Iš šių nuostatų teksto ar iš reglamento tikslų negalima spręsti, kad būtų galima daryti kitokią išvadą. Be to, 19 straipsnis taikomas vėlavimui dėl atšauktų reisų (tai matyti iš 19 konstatuojamosios dalies ir 20 straipsnio 4 dalies formuluotės).
- 28 NTA mano, kad pagrindinėje byloje taikomas reglamento 2 straipsnis, nes įlaipinimo uostai (Dublinas ir Šerbūras) yra valstybės narės teritorijoje, kaip apibrėžta toje nuostatoje. Jos nuomone, nėra pagrindo teigti, kad reglamentas netaikomas, jeigu nėra laivo keleivių vežimo paslaugoms teikti.
- 29 NTA mano, kad nuoroda į „vežimo sutartį“ 19 straipsnio 1 dalyje yra nuoroda į keleivio ir vežėjo sudarytą „vežimo sutartį“. Nėra laikoma, kad sudaryta nauja keleivio ir vežėjo sutartis, kurioje keleivis sutinka būti nukreiptas pakeistu maršrutu arba gauti kompensaciją pagal 18 straipsnio 1 dalį tokiu būdu, kokį nurodė *Irish Ferries*.
- 30 NTA konstatuoja, kad pasiūlymais, kuriuos *Irish Ferries* pateikė nukentėjusiems keleiviams, ji neįvykdė savo pareigų pagal reglamento 18 straipsnį. Siūlomas pakeistas maršrutas nebuvo nukreiptas į galutinę atvykimo vietą pagal 18 straipsnio 1 dalį, o daugeliui keleivių nebuvo atlygintos papildomos išlaidos. NTA mano, kad sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ reiškia atvykimo vietą, nurodytą vežimo sutartyje, o ne galutinę keleivio atvykimo vietą. Be to, faktas, kad tam tikriems keleiviams, nukentėjusiems pirmojo atšaukimo atveju, buvo sudarytos palankesnės sąlygos naudotis jungiamuoju sausumos maršrutu ir tokia galimybė pasiūlyta antrojo atšaukimo atveju, nereiškia, kad *Irish Ferries* laikėsi 18 straipsnio nuostatų.
- 31 NTA daro išvadą, kad *Irish Ferries* neįrodė „ypatingų aplinkybių“, kaip apibrėžta 20 straipsnio 4 dalyje, nes pavėluotas laivo pristatymas yra neatsiejamas nuo įprasto jos veiklos vykdymo. Šio vėlavimo trukmė šiai išvadai neturi reikšmės.
- 32 Be to, NTA gina keleivių teises pateikti skundą pagal 25 straipsnio 1 dalį „bet kuriai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai“. Ji mano, kad 24 straipsnis yra atskira skundams taikoma nuostata. Todėl kompensacijos prašantiems keleiviams nėra taikomas nustatytas dviejų mėnesių laikotarpis. Ji nurodo, kad Sąjungos teisės principai nebuvo pažeisti, ir mano, kad sprendimo išvados buvo aiškiai motyvuotos, nes jos buvo pagrįstos pranešimais ir

patvirtinamaisiais dokumentais. Konkrečiai kalbant 19 straipsnio 3 dalies formuluotėje aiškiai apibrėžta sąvoka „bilieto kaina“.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 33 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad reglamentas yra itin svarbus sprendimui pagrindinėje byloje: šalys nurodė ginčytinus klausimus, susijusius su reglamento aiškinimu ir taikymu, dėl kurių nėra atitinkamos jurisprudencijos. Šios bylos klausimai yra nauji, o atsakymai į juos neaiškūs.

DARBINIS VERTINIMAS