

**Lieta C-570/19****Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas  
Reglamenta 98. panta 1. punktu****Iesniegšanas datums:**

2019. gada 26. jūlijs

**Iesniedzējtiesa:***High Court* (Īrija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 22. jūlijs

**Prasītāja:***Irish Ferries Ltd***Atbildētāja:***National Transport Authority***Pamatlietas priekšmets**

Pamatlieta ir par prasītājas *Irish Ferries Ltd* pienākumiem attiecībā uz pasažieriem atceltajos pakalpojumos starp Dublinu, Īrijā, un Šerbūru [*Cherbourg*], Francijā (turpmāk tekstā – “maršruts”), 2018. gada vasarā. Pakalpojumu atcelšanas iemesls šajā maršrutā bija jaunā prāmja (turpmāk tekstā – “prāmis”) novēlota piegāde. Atbildētāja *National Transport Authority* (Valsts transporta iestāde; turpmāk tekstā – “NTA”) noteica *Irish Ferries* sankcijas par atbilstošas kompensācijas nenodrošināšanu skartajiem pasažieriem, kā to paredzot Savienības un Īrijas tiesību akti. *Irish Ferries* apstrīd šīs sankcijas.

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 1. lpp., turpmāk tekstā – “regula”) 18. panta, 19. panta,

20. panta 4. punkta, 24. panta un 25. panta interpretāciju. Pēdējais pakārtoti iesniegtais jautājums attiecas uz regulas spēkā esamību.

### Prejudiciālie jautājumi

**1. jautājums.** Vai regula (jo īpaši tās 18. un/vai 19. pants) ir piemērojama gadījumos, kad pasažieri ir veikuši iepriekšēju rezervāciju un noslēguši pārvadājuma līgumus un kad pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ir atcelti vismaz septiņas nedēļas pirms plānotās atiešanas jaunā prāmja piegādes prāmja operatoram aizkavēšanās gadījumā? Šajā saistībā, vai kāds (vai visi) no turpmākajiem elementiem attiecas uz regulas piemērojamību:

- a. Piegāde beigās tika aizkavēta 200 dienas;
- b. Prāmja operatoram bija jāatceļ vesela kuģošanas sezona;
- c. Nebija iespējams iegūt piemērotu alternatīvu prāmi;
- d. Vairāk nekā 20 000 pasažierus prāmja operators pārreģistrēja uz citiem jūrasbraucieniem vai atmaksāja viņu pārvadājuma maksu;
- e. Jūrasbraucieni notika pa jaunu prāmja operatora maršrutu bez līdzīga alternatīva pieejama pakalpojuma maršrutā?

**2. jautājums.** Uz šo jautājumu ir jāatbild tikai tad, ja ir iespējams piemērot 18. pantu. Ja pasažierim ir mainīts maršruts saskaņā ar 18. pantu, vai jaunais pārvadājuma līgums rodas tādējādi, ka tiesības saņemt kompensāciju atbilstoši 19. pantam ir nosakāmas saskaņā ar šo jauno līgumu, nevis sākotnējo pārvadājuma līgumu?

**3.a) jautājums.** Ja 18. pants ir piemērojams, tad, ja jūrasbrauciens tiek atcelts un attiecīgajā maršrutā nebija alternatīva pārvadājumu pakalpojuma (t.i., nebija pārvadājumu pakalpojuma starp šīm divām ostām), vai alternatīva jūrasbrauciena nodrošināšana jebkurā citā pieejamā maršrutā vai maršrutos, ko pasažieris ir izvēlēties, tostarp sauszemes tiltu (piem., ceļojot no Īrijas uz Apvienoto Karalisti ar prāmi un tad braucot, prāmja operatoram atlīdzinot degvielas izmaksas pasažierim, uz Apvienotās Karalistes ostu, kurai ir savienojums ar Franciju, un, ceļojot no turienes līdz Francijai, pasažierim izvēloties katru no jūrasbraucieniem), nozīmē “mainīt maršrutu līdz galamērķim” 18. panta izpratnē? Ja ne, tad kādi kritēriji ir izmantojami, lai varētu noteikt, ka maršruta maiņa ir notikusi “ar pielīdzināmiem nosacījumiem”?

**3.b) jautājums.** Ja atceltajā maršrutā nav alternatīva jūrasbrauciena tādējādi, ka skartajiem pasažieriem nevar nodrošināt tiešu jūrasbraucienu no sākotnējās iekāpšanas ostas līdz galamērķim, kā ir noteikts pārvadājuma līgumā, vai pārvadātājam ir jāsedz jebkādas papildu izmaksas, kas radušās pasažierim, kam ir

mainīts maršruts, ceļojot līdz jaunajai iekāpšanas ostai un no tās un/vai ceļojot līdz jaunajam galamērķim un to tā?

**4.a) jautājums.** Vai var piemērot 19. pantu tad, ja ceļojums jau faktiski ir bijis atcelts vismaz septiņas nedēļas pirms plānotās atiešanas? Ja 19. pants ir piemērojams, vai tas ir piemērojams gadījumos, kuros 18. pants ir ticis piemērots un pasažierim ir mainīts maršruts bez papildu izmaksām, un/vai pasažierim ir atlīdzināts, un/vai tas ir izvēlēties vēlāku jūrasbraucienu?

**4.b) jautājums.** Ja 19. pants ir piemērojams, ko šī panta izpratnē nozīmē “galamērķis”?

**5. jautājums.** Ja 19. pantu ir iespējams piemērot:

- a. Kā šādos apstākļos ir izmērāms kavējuma laiks?
- b. Kā 19. panta izpratnē tiek aprēķināta cena, nosakot kompensācijas apmēru un jo īpaši, vai tajā ir iekļautas papildu pakalpojumu izmaksas (piem., kajītes, nodalījumi, VIP atpūtas vietas)?

**6. jautājums.** Ja regula ir piemērojama, tad, vai apstākļi un apsvērumi, kas izklāstīti 1. jautājumā, veido “ārkārtējos apstākļus, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus” regulas 20. panta 4. punkta izpratnē?

**7. jautājums.** Vai 24. pants nosaka obligātu pienākumu jebkuram pasažierim, kurš vēlas saņemt kompensāciju saskaņā ar regulas 19. pantu, iesniegt sūdzību divu mēnešu laikā no dienas, kurā pakalpojums tika sniegts vai kurā tam vajadzēja tikt sniegtam?

**8. jautājums.** Vai par regulas piemērošanu atbildīgās valsts kompetentās iestādes jurisdikcija aprobežojas ar jūrasbraucieniem, kuros ir iekļautas regulas 25. pantā norādītās ostas, vai tā ietver arī jūrasbraucienus turp un atpakaļ no citas dalībvalsts ostas līdz valsts kompetentās iestādes valstij?

**9.a) jautājums.** Kādi Savienības tiesību principi un noteikumi iesniedzējtiesai būtu jāpiemēro, izvērtējot valsts izpildiestāžu lēmuma un/vai paziņojumu spēkā esamību, atsaucoties uz Hartas 16., 17., 20. un/vai 47. pantu un/vai samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?

**9.b) jautājums.** Vai pārbaude par nepamatotību, kas valsts tiesai būtu jāveic, ir acīmredzama kļūda?

**10. jautājums.** Šis jautājums radīsies tikai atkarībā no atbildēm uz iepriekšējiem jautājumiem. Vai no Savienības tiesību viedokļa Regula Nr. 1177/2010 ir spēkā esoša, jo īpaši attiecībā uz:

- a. Hartas 16., 17. un 20. pantu?

- b. To, ka aviosabiedrībām nav pienākuma izmaksāt kompensāciju, ja tās informē aviosabiedrības pasažieri par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika (Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts)?
- c. Samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?

### Atbilstošās Savienības tiesību normas

Tiesas uzmanība ir vērsta uz regulu un jo īpaši tās 1., 2., 3., 12., 13., 14., 15., 17., 19., 22. apsvērumu un 2., 18., 19., 20., 24. un 25. pantu.

Turklāt iesniedzējtiesa atsaucas uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV L 46, 1. lpp.).

Papildus vairākiem regulas noteikumiem *Irish Ferries* balstās uz Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – “Harta”) 16., 17., 20. un 47. pantu, kā arī uz vispārējiem samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem.

### Atbilstošās valsts tiesību normas

NTA pieņēma apstrīdēto lēmumu ar to papildinošiem paziņojumiem, pamatojoties uz normatīvā akta Nr. 394/2012 – Eiropas Savienības (Pasažieru tiesības, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem) 2012. gada noteikumu (turpmāk tekstā – “2012. gada normatīvais akts”) 4. pantu.

Atbilstoši 2012. gada normatīvā akta 4. panta 1. punktam NTA vai nu pēc savas iniciatīvas, vai arī, pamatojoties uz pasažiera iesniegtu sūdzību, kurš uzskata, ka pakalpojumu sniedzējs neievēro Regulai Nr. 1170/2010 vai pārkāpj to, “nodrošina pakalpojumu sniedzējam paziņojumu par attiecīgo neatbilstību vai pārkāpumu un liek pakalpojumu sniedzējam attiecīgā laikposmā īstenot paziņojumā noteiktos pasākumus, ievērojot paziņojuma norādes.”

Saskaņā ar 2012. gada normatīvā akta 4. panta 3. punktu paziņojumu neievērošana ir pārkāpums, par ko ir noteikta atbildība: i) disciplinārsods, A klases naudassods (t.i., 5000 €) vai ii) notiesāšana uz apsūdzības pamata, naudassods, kas nepārsniedz 250 000 €.

### Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 2016. gada 27. maija līgumā *Flensburger Schiffbau-Gesellschaft* (turpmāk tekstā – “kuģu būvētava”) piekrita ar *Irish Ferries* mātesuzņēmumu izstrādāt ro-ro

pasažieru prāmi (t.i., prāmi) piegādei 2018. gada 26. maijā vai pirms šī datuma. Pēc tam prāmis dotos ceļā uz Dublinu, lai varētu sākt pakalpojumu sniegšanu.

- 2 Prānim bija jāsāk darboties noteiktajā maršrutā un jādarbojas visu 2018. gada vasaru (turpmāk tekstā – “2018. gada sezona”).
- 3 *Irish Ferries* iecerēja izmantot šo prāmi noteiktajā maršrutā pārdienās ar citu prāmi, kuru tā izmantoja maršrutā Roslēra [Rosslare]–Šerbūra un maršrutā Roslēra–Roskofa [Roscoff], tādējādi piedāvājot pakalpojumu sniegšanu katru dienu starp Īriju un Franciju, lai gan tikai no dažādām Īrijas ostām un uz tām. Saistībā ar šo pakalpojumu sniegšanu atpūtnieki (ievērojami lielākā skarto pasažieru daļa) mēdz veikt rezervāciju vairākus mēnešus iepriekš. 2017. gada 27. oktobrī *Irish Ferries* uzsāka veikt rezervācijas prānim 2018. gada sezonai.
- 4 2017. gada 1. novembrī pēc *Irish Ferries* pieprasījuma kuģu būvētava apstiprināja plānoto prāmja piegādes datumu kā 2018. gada 22. jūniju. *Irish Ferries* uzskatīja, ka ar šādu piegādi būtu pietiekami daudz laika pirmajam jūrasbraucienam 2018. gada 12. jūlijā. Paredzētās 20 dienas no piegādes līdz nodošanai ekspluatācijā bija saskaņā ar iepriekšējo izpildes termiņu citiem prāmjiem vai pat ilgāks laiks nekā bija vajadzīgs.
- 5 2018. gada 18. aprīlī kuģu būvētava paziņoja *Irish Ferries*, ka prāmi būs iespējams piegādāt tikai 2018. gada 13. jūlijā vai ap šo datumu. Kuģu būvētava paskaidroja, ka šo kavēšanos radīja trešo personu izmitināšanas piegādātāju darbs, ar ko kuģu būvētavai bija noslēgts apakšlīgums. Kuģu būvētava atsaucās arī uz novēlotas piegādes iespēju.
- 6 Visi citi *Irish Ferries* prāmji tika izvietoti ar tūkstoš ļoti savlaicīgi veiktām rezervācijām: Nepārvietojot tūkstošiem citu pasažieru, šajā maršrutā nebija iespējams norīkot citus prāmjus. *Irish Ferries* uzreiz mēģināja fraktēt citu prāmi, taču vadošais starptautiskais kuģniecības brokeris paziņoja, ka atbilstoši prāmji nav pieejami.
- 7 2018. gada 20. aprīlī *Irish Ferries* paziņoja, ka tā atcels jūrasbraucienus laikposmā no 2018. gada 12. jūlija līdz 2018. gada 29. jūlijam (turpmāk tekstā – “pirmā atcelšana”).
- 8 *Irish Ferries* apgādāja pasažierus, jo īpaši:
  - a. sazinoties ar visiem pasažieriem, divpadsmit nedēļas iepriekš paziņojot tiem par atcelšanu;
  - b. savos zvanu centros pagarinot [darba laiku un], piesaistot papildu darbiniekus;
  - c. piedāvājot visiem pasažieriem

- i. tūlītēju atmaksu pilnā apmērā (t.i., “atlīdzināšanas piedāvājumu”) vai
- ii. iespēju pārreģistrēties alternatīviem jūrasbraucieniem (turpmāk tekstā – “alternatīvie jūrasbraucieni”) pēc viņu izvēles.

Tā kā šajā maršrutā nebija cita identiska pakalpojuma, *Irish Ferries* sniedza virkni pakalpojumu ar vairākām atiešanas un galamērķa ostām tieši starp Īriju un Franciju citos datumos ar citu prāmi vai netieši caur sauszemes tiltu. *Irish Ferries* nepiedāvāja sauszemes tilta iespēju visiem pasažieriem, taču palīdzēja tām personām, kuras vēlējas šādā veidā ceļot. Pasažieriem, kuriem mainīja maršrutu, tika iedots kupons 150 € vērtībā lietošanai 2019. gada pārvadājumu pakalpojuma laikā maršrutā Īrija–Francija.

- d. *Irish Ferries* sadarbojās ar pasažieriem, lai mazinātu traucējumus.
- 9 *NTA* nepiekrīt tam, ka pasažieriem bija piešķirta *Irish Ferries* norādītā izvēle.
  - 10 Gadījumos, kad pasažieriem tika mainīts maršruts uz Roslēru un no tās (Dublinas vietā) un/vai uz Roskofu un no tās (Šerbūras vietā), *Irish Ferries* nepiedāvāja atlīdzināt jebkādas pasažieriem radušās papildu izmaksas (turpmāk tekstā – “papildu izmaksas”). *Irish Ferries* to apstrīd, paziņojot, ka ne visiem pasažieriem radās šādas izmaksas, ņemot vērā to, ka atsevišķi pasažieri atradās tuvāk Roslērai un pavadīja brīvdienas, būdami tuvāk Roskofai, nevis Šerbūrai.
  - 11 2018. gada 9. maijā *NTA* vēlējās noskaidrot pirmās atcelšanas apstākļus, lūdzot *Irish Ferries* paskaidrot, kāpēc šie bija ārkārtas apstākļi un kādēļ tai pār tiem nebija kontroles. *Irish Ferries* sniedza *NTA* detalizētu atbildi.
  - 12 2018. gada 1. jūnijā *NTA* nosūtīja *Irish Ferries* vēstuli, lūdzot sniegt informāciju par to, kā *Irish Ferries* ievēro regulas 18. pantu. 2018. gada 8. jūnijā *Irish Ferries* sniedza atbildi, pēc kā arī sākās savstarpēja sarakste.
  - 13 2018. gada 11. jūnijā kuģu būvētava paziņoja *Irish Ferries*, ka prāmja piegāde vēl tiks aizkavēta līdz nenoteiktam laikam septembrī. Tā rezultātā *Irish Ferries* bija spiesta atcelt visus ieplānotos jūrasbraucienus pēc 2018. gada 30. jūlija (turpmāk tekstā – “otrā atcelšana”). Visbeidzot prāmis tika piegādāts tikai 2018. gada 12. decembrī ar aptuveni 200 dienu ilgu nokavēšanos.
  - 14 Otrā atcelšana arī notika apakšuzņēmēja, kurš nebija saistīts ar *Irish Ferries* un pār kuru, pēc *Irish Ferries* paustā, tai nebija kontroles, radīto kavējumu kuģu būvētavai dēļ. *Irish Ferries* uzreiz mēģināja fraktēt citu piemērotu prāmi šajā maršrutā, taču neviens prāmis nebija pieejams. Līdz ar to tā atcēla visu 2018. gada sezonu, kas skāra vairāk nekā 20 000 pasažieru.
  - 15 *Irish Ferries* apgādāja skartos pasažierus, piemēram:

- a. paziņojot par otro atcelšanu, tiklīdz tā apstiprināja, ka nebija iespējams fraktēt citu prāmi;
  - b. veicinot saziņu ar visiem pasažieriem;
  - c. zvanu centros pagarinot darba laiku un piesaistot papildu darbiniekus;
  - d. vismaz 7 nedēļas iepriekš viņus informējot, tostarp daudzus pasažierus informējot pat līdz 12 nedēļas iepriekš;
  - e. piedāvājot pasažieriem iespēju atcelt vai saņemt atlīdzināšanas piedāvājumu;
  - f. piedāvājot pasažieriem iespēju veikt jūrasbraucienu pa alternatīvu maršrutu līdz Francijai (neatlīdzinot papildu izmaksas);
  - g. mainot maršrutu, izmantojot sauszemes tiltu caur Lielbritāniju (atlīdzinot pasažierim degvielas izmaksas par Lielbritānijas šķērsošanu) un
  - h. nodrošinot kuponu 150 € vērtībā lietošanai 2019. gada *Irish Ferries* pārvadājumu pakalpojumu laikā jūrasbraucienu maršrutā Īrija–Francija.
- 16 Patiesībā 82 % pasažieru izvēlējās *Irish Ferries* vai citu pārvadātāju piedāvātos alternatīvos jūrasbraucienus, savukārt 3 % izvēlējās sauszemes tiltu un atlikušie 15 % piekrita pilna apmēra atmaksai.
  - 17 Pasažieriem, kuri izmantoja alternatīvos jūrasbraucienus: a) jebkāda veida papildu izmaksas netika iekasētas no pasažieriem, bet gan tika apmaksātas no *Irish Ferries* puses un b) jebkāda veida starpību “izdevumiem uz klāja” sedza *Irish Ferries*. Pasažieriem, kuri izmantoja sauszemes tiltu, *Irish Ferries* sedza degvielas izmaksas par Lielbritānijas šķērsošanu.
  - 18 Ar 2018. gada 19. oktobra lēmumu *NTA* secināja, ka *Irish Ferries* nebija izpildījusi ar regulas 18. un 19. pantu uzliktos pienākumus. Līdz ar to 2018. gada 22. oktobrī *NTA* atbilstoši 18. un 19. pantam sniedza paziņojumus (turpmāk tekstā kopā – “paziņojumi”) *Irish Ferries* saskaņā ar 2012. gada normatīvā akta 4. panta 1. punktu.
  - 19 *NTA* apstiprināja abus paziņojumus savā 2019. gada 25. janvāra lēmumā (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”). 18. panta paziņojums noteica *Irish Ferries* pienākumu atlīdzināt papildu izmaksas pasažieriem, kuri pirmās vai otrās atcelšanas dēļ bija spiesti ceļot uz Roslēru un no tās (Dublinas vietā) un/vai uz Roskofu un no tās (Šerbūras vietā). 19. panta paziņojums noteica *Irish Ferries* pienākumu izmaksāt kompensāciju skartajiem pasažieriem, kuri pieprasīja kompensāciju no *Irish Ferries* par pienākšanas galamērķī kavēšanos, kā ir noteikts

pārvadājuma līgumā, kurā uz šādiem kavējumiem attiecas regulas 19. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkta kritēriji.

### **Pamatlietas pušu galvenie argumenti**

- 20 *Irish Ferries* apgalvo, ka regula nav piemērojama apstākļiem, kuri izriet no pirmās vai otrās atcelšanas, jo pasažieri par šīm atcelšanām bija informēti vairākas nedēļas iepriekš un prāmja nepieejamība bija ārkārtēju apstākļu rezultāts, pār kuriem tai nebija kontroles regulas 20. panta 4. punkta izpratnē. Šajā ziņā tā atsauca uz judikatūru par Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju.
- 21 Regulas piemērošanas gadījumā *Irish Ferries* apgalvo, ka tās 18. un 19. pants nav piemērojami vienlaikus. Tā apgalvo, ka pēdējo minēto tiesību normu, kas attiecas uz “pienākšanas” aizkavēšanos, nevar piemērot atceltai atiešanai. Tāpat uz pasažieriem, kuriem ir izmaksāta atlīdzība atbilstoši 18. pantam, nevar attiekties arī 19. pants.
- 22 Turklāt *Irish Ferries* norāda, ka tā tik un tā izpildīja 18. panta prasības, jo tā sniedza pasažieriem iespēju izvēlēties vai nu mainīt maršrutu, vai arī saņemt atlīdzību par biļeti. Tā uzskata, ka sauszemes tilts ar papildu degvielas izmaksu segšanu ietver maršruta maiņu ar pielīdzināmiem nosacījumiem.
- 23 Saistībā ar 19. pantu *Irish Ferries* apgalvo, ka pasažieri, kas pieņēma maršruta maiņas iespēju, netika aizkavēti “pienākšanas galamērķī”, kā ir noteikts to jaunajā “pārvadājuma līgumā”.
- 24 Tā arī norāda, ka *NTA* pārkāpa regulas 25. panta 1. punktu tādējādi, ka apstrīdētais lēmums un paziņojumi tika pieņemti, pārsniedzot pilnvaras. Tāpat arī tā norādīja, ka *NTA* nepiemēroja minētās regulas 24. pantu samērīgā veidā, lai ierobežotu lēmuma un paziņojumu ietekmi uz tiem pasažieriem, kuri iesniedza sūdzību noteiktajā divu mēnešu termiņā. Turklāt *NTA* pārkāpa Hartu un jo īpaši tās 16. un 17. pantu, ciktāl tā atturēja *Irish Ferries* no jebkāda veida pārvadājuma līguma izbeigšanas pat tad, ja tas notika atbilstoši līguma noteikumiem, neiestājoties atbildībai saskaņā ar regulu.
- 25 *Irish Ferries* norāda, ka apstrīdētos lēmumu un paziņojumus par spēkā neesošiem attiecīgi padara acīmredzama kļūda kopā ar atbilstoša pamatojuma nesniegšanu Hartas 47. panta izpratnē. Pakārtoti, ja *NTA* būtu pareizi piemērojusi regulu, *Irish Ferries* norāda, ka regula ir spēkā neesoša Hartas pārkāpuma, tiesiskās drošības un samērīguma principu dēļ, jo tā uzliek apgrūtinošus pienākumus pārvadātājiem skaidra juridiskā pamata neesamības gadījumā un nepaskaidro galvenos terminus, kā, piemēram, 19. panta 1. punkta esošo terminu “biļetes cena”. Tā ir diskriminācija starp prāmja operatoriem un aviosabiedrībām.
- 26 *NTA* nostāja ir tāda, ka regula ir piemērojama pirmajai un otrajai atcelšanai. 18. un 19. pants var tikt piemērots kopsakarā un vienlaikus vienam un tam pašam pasažierim, un tas pārvadātājam neveido dubultsodu. Šāda veida piemērošana ir



saderīga ar regulas mērķi. Tā apstiprina regulas spēkā esamību un samērīgumu kopā ar apstrīdētā lēmuma spēkā esamību.

- 27 *NTA* uzskata, ka 18. pants ir piemērojams, jo jūrasbraucieni ar prāmi tika atcelti. Tas tā nebūtu, ja 20. panta 1. punkta prasības tiktu ievērotas, kas šajā gadījumā nenotika. Tas, ka tika sniegts iepriekšējs paziņojums un ka pasažieri nebija nedz *ceļā*, nedz tranzītā, neietekmē 18. un 19. panta piemērošanu. Nekas no regulas tiesību normu formulējuma vai mērķiem nenorāda uz pretējo. Turklāt 19. pants ir attiecināms uz kavējumiem, ko rada atcelšanas (kā norādīts 19. apsvēruma un 20. panta 4. punkta formulējumā).
- 28 *NTA* uzskata, ka regulas 2. pants ir piemērojams izskatāmajā pamatlietā, jo šīs tiesību normas izpratnē iekāpšanas ostas (Dublina un Šerbūra) atrodas dalībvalsts teritorijā. Tā uzskata, ka nav pamatojuma apgalvojumam, ka regula nav piemērojama, ja nav pieejams kuģis pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.
- 29 *NTA* uzskata, ka atsauce uz 19. panta 1. punkta “pārvadājuma līgumu” ir atsauce uz noslēgto “pārvadājuma līgumu”, kas noslēgts starp pasažieri un pārvadātāju. Nav pieņemami, ka tika noslēgts jauns līgums starp pasažieri un pārvadātāju, kurā pasažieris piekrīt maršruta maiņai vai atlīdzības saņemšanai atbilstoši 18. panta 1. punktam tā, kā to apgalvo *Irish Ferries*.
- 30 *NTA* apgalvo, ka ar piedāvājumiem skartajiem pasažieriem *Irish Ferries* neizpildīja no regulas 18. panta izrietošos pienākumus. Piedāvātā maršruta maiņa nebija līdz galamērķim saskaņā ar 18. panta 1. punktu un daudziem skartajiem pasažieriem netika atlīdzinātas papildu izmaksas. *NTA* uzskata, ka termins “galamērķis” attiecas uz pārvadājuma līgumā noteikto galamērķi, nevis uz pasažiera galamērķi. Turklāt tas, ka dažiem pirmās atcelšanas skartajiem pasažieriem izlīdzēja ar sauszemes tiltu un ka tā bija piedāvātā iespēja otrās atcelšanas skartajiem pasažieriem, nenozīmē, ka *Irish Ferries* izpildīja 18. panta prasības.
- 31 *NTA* uzskata, ka *Irish Ferries* nav izdevies pierādīt “ārkārtējus apstākļus” 20. panta 4. punkta izpratnē tādējādi, ka prāmja novēlotā piegāde ir raksturīga tās normālai darbībai. Šajā gadījumā kavējuma ilgumam nav nozīmes.
- 32 Papildus *NTA* uztur spēkā pasažieru tiesības iesniegt sūdzību atbilstoši 25. panta 1. punktam “kādai dalībvalsts izraudzītai kompetentai struktūrai”. Tā uzskata 24. pantu par atsevišķu tiesību normu, kas attiecas uz sūdzībām. Līdz ar to uz pasažieriem, kas vēlas saņemt kompensāciju, neattiecas noteiktais divu mēnešu termiņš. Tā noliedz, ka būtu pārkāpti Savienības tiesību principi, un uzskata, ka lēmuma noteikumi bija skaidri izklāstīti, jo tie izrietēja no paziņojumiem un apliecinotās dokumentācijas. Tas jo īpaši attiecas uz terminu “biļetes cena”, kas ir saprotams no 19. panta 3. punkta formulējuma.

### **Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts**

- 33 Iesniedzējtiesa uzskata, ka regula ir nozīmīga pamatlietas atrisināšanā: iesaistītās puses ir konstatējušas nesaskaņas jautājumā par regulas interpretāciju un piemērošanu, attiecībā uz kuru nepastāv atbilstoša judikatūra. Šajā tiesvedībā aplūkotie jautājumi ir jauni, savukārt atbildes uz tiem ir neskaidras.

DARBBA VERSIJA