

Vec C-570/19

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

26. júl 2019

Vnútroštátny súd:

High Court

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

22. júl 2019

Žalobkyňa:

Irish Ferries Ltd

Odporca:

National Transport Authority

PRACOVNÝ DOKUMENT

O predmete sporu

Konanie vo veci samej sa týka povinností žalobkyne Irish Ferries, pokiaľ ide o cestujúcich v súvislosti so zrušenou dopravou medzi mestami Dublin, Írsko, a Cherbourg, Francúzsko (ďalej len „trasa“), v lete 2018. Dôvodom zrušenia dopravy na trase bolo neskoré dodanie nového trajektu („plavidlo“). Odporca, National Transport Authority (Národný úrad pre dopravu, ďalej len „NTA“), sankcionoval Irish Ferries za neposkytnutie primeranej kompenzácie dotknutým cestujúcim, ako to údajne požaduje právo Únie a Írska. Irish Ferries tieto sankcie spochybňuje.

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článkov 18, 19, 20 ods. 4, 24 a 25 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, s. 1, ďalej len „nariadenie“). Posledná otázka predložená subsidiárne sa týka platnosti nariadenia.

O prejudiciálnych otázkach

Otázka 1. Uplatňuje sa nariadenie (najmä články 18 a/alebo 19) za okolností, keď cestujúci vykonali rezervácie vopred a uzavreli zmluvy o preprave a keď je osobná doprava zrušená s oznámením najmenej sedem týždňov vopred pred plánovaným odchodom z dôvodu omeškania s dodaním nového plavidla prevádzkovateľovi trajektov? Sú v tejto súvislosti niektoré (prípadne všetky) z nasledujúcich skutočností relevantné pre uplatniteľnosť nariadenia:

- a. dodanie sa nakoniec oneskorilo o 200 dní;
- b. prevádzkovateľ trajektov musel zrušiť celú sezónu plavieb;
- c. nebolo možné získať žiadne alternatívne plavidlo;
- d. prevádzkovateľ trajektov vykonal náhradnú rezerváciu pre viac ako 20 000 cestujúcich na iné plavby alebo im vrátil zaplatené cestovné;
- e. plavby sa uskutočňovali na novej trase otvorenej prevádzkovateľom trajektov a na tejto trase neexistovala podobná alternatívna služba?

Otázka 2. Na túto otázku je potrebné odpovedať, iba ak je článok 18 uplatniteľný. Ak je cestujúci presmerovaný v súlade s článkom 18, vzniká nová zmluva

o preprave, z ktorej vyplýva, že právo na náhradu škody podľa článku 19 sa má určiť v súlade s touto novou zmluvou, a nie podľa pôvodnej zmluvy o preprave?

Otázka 3 a). Ak je článok 18 uplatniteľný a ak dôjde k zrušeniu plavby a na tejto trase neexistuje žiadna alternatívna služba (t. j. žiadne priame spojenie medzi týmito dvoma prístavmi), predstavuje poskytnutie náhradnej plavby na akejkoľvek inej dostupnej trase alebo trasách zvolených cestujúcim, vrátane „pozemného mosta“ (napr. cesta z Írska do Spojeného kráľovstva trajektom a následná cesta vozidlom, s nákladmi na palivo preplatenými cestujúcemu prevádzkovateľom trajektov, do prístavu v Spojenom kráľovstve s napojením na Francúzsko a odtiaľ do Francúzska, pričom cestujúci má právo voľby trasy) „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ na účely článku 18? Ak nie, aké kritériá sa majú použiť na určenie toho, či ide o presmerovanie „za porovnateľných podmienok“?

Otázka 3 b). V prípade, že neexistuje žiadna alternatívna plavba na zrušenej trase, v rámci ktorej by bolo možné poškodeného cestujúceho umiestniť na priamu plavbu z pôvodného prístavu nalodenia do konečného cieľového miesta v zmysle zmluvy o preprave, je dopravca povinný uhradiť všetky dodatočné príplatky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s presmerovaním do nového prístavu nalodenia a z neho a/alebo do nového cieľového miesta a z neho?

Otázka 4 a). Môže sa článok 19 uplatniť, keď už bola plavba v skutočnosti zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom? Ak sa článok 19 uplatní, uplatní sa aj vtedy, ak sa uplatnil článok 18 a cestujúci bol presmerovaný bez dodatočných príplatkov a/alebo kompenzovaný a/alebo si vybral neskoršiu plavbu?

Otázka 4 b). Ak sa článok 19 uplatňuje, čo predstavuje „konečné cieľové miesto“ na účely článku 19?

Otázka č. 5. Ak je článok 19 uplatniteľný:

- a. ako sa má za takýchto okolností merať doba omeškania?
- b. ako sa má pri určovaní výšky náhrady škody vypočítať cena v zmysle článku 19 a zahŕňa táto náhrada škody náklady spojené s doplnkovými službami (napr. kajuty, opatrovanie a prémiové salóny pre cestujúcich)?

Otázka 6. Ak sa nariadenie uplatňuje, predstavujú okolnosti uvedené v prvej otázke „mimoriadne okolnosti, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia“ na účely článku 20 ods. 4 nariadenia?

Otázka 7. Má článok 24 za následok uloženie záväznej povinnosti každému cestujúcemu, ktorý chce využiť náhradu podľa článku 19 nariadenia, podať sťažnosť do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť?

Otázka 8. Je jurisdikcia príslušného vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie nariadenia obmedzená na plavby do prístavov uvedených v článku 25 nariadenia, alebo sa môže rozšíriť aj na spätočnú plavbu z prístavu iného členského štátu do štátu príslušného vnútroštátneho orgánu?

Otázka 9 a). Aké zásady a pravidlá práva Únie by mal vnútroštátny súd uplatniť pri posudzovaní platnosti rozhodnutia a/alebo oznámení vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie s ohľadom na článok 16, 17, 20 a/alebo 47 charty a/alebo zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania?

Otázka 9 b). Je kritérium neprimeranosti, ktoré by mal vnútroštátny súd uplatniť, kritériom, pri ktorom došlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu?

Otázka 10. Táto otázka vzniká iba v závislosti od odpovedí na predchádzajúce otázky. Je nariadenie 1177/2010 platné z hľadiska práva Únie, najmä so zreteľom na:

- a. články 16, 17 a 20 Charty?
- b. skutočnosť, že leteckí dopravcovia nemajú povinnosť zaplatiť náhradu, ak informujú cestujúceho o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu [článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004]?
- c. zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania?

Uvedené predpisy práva Európskej únie

Súdnemu dvoru sa predkladá na posúdenie nariadenie, a najmä jeho odôvodnenia 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 a články 2, 18, 19, 20, 24 a 25.

Vnútroštátny súd ďalej odkazuje na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. ES L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

Okrem mnohých ustanovení nariadenia sa Irish Ferries odvoláva na články 16, 17, 20 a 47 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „charta“), ako aj na všeobecné zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania.

Uvedené vnútroštátne právne predpisy

NTA prijala napadnuté rozhodnutie spolu so svojimi podpornými oznámeniami na základe nariadenia 4 S.I. č. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [Nariadenia

Európskej únie (o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave) z roku 2012] (ďalej len „predpis z roku 2012“).

Podľa pravidla 4 ods. 1 predpisu z roku 2012 NTA z vlastného podnetu alebo na základe sťažnosti cestujúceho, ktorý zastáva názor, že dopravca nedodržiava alebo porušuje nariadenie 1170/2010, „doručí dopravcovi oznámenie, v ktorom sa uvedie príslušné zlyhanie alebo porušenie a ktorým sa dopravca vyzve, aby v určenej lehote prijal opatrenia určené v oznámení, s cieľom dodržať oznámenie“.

Nedodržanie doručených oznámení je podľa pravidla 4 ods. 3 predpisu z roku 2012 trestným činom, ktorý zakladá zodpovednosť: i) v prípade odsúdenia v skrátanom konaní pokuta triedy A (t. j. 5 000 eur) alebo ii) po odsúdení na základe obžaloby pokuta nepresahujúca 250 000 eur.

Zhrnutie skutkových okolností a konanie vo veci samej

- 1 V zmluve z 27. mája 2016 sa spoločnosť Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (ďalej len „lodenice“) dohodla s materskou spoločnosťou spoločnosti Irish Ferries na vybudovaní trajektu na osobnú prepravu cestujúcich (t. j. plavidla) s termínom dodania 26. mája 2018 alebo skôr. Plavidlo by sa potom plavilo do Dublinu, kde by začalo poskytovať služby.
- 2 Plavidlo sa malo prevádzkovať na trase, na ktorej sa mala spustiť nová služba a fungovať počas leta 2018 (ďalej len „sezóna 2018“).
- 3 Irish Ferries plánovala prevádzkovať plavidlo na trase striedavo počas dní, keď sa na nej nebude prevádzkovať iné plavidlo, ktoré prevádzkovala na trase Rosslare-Cherbourg a na trase Rosslare-Roscoff, čím by ponúkala dennú službu medzi Írskom a Francúzskom, aj keď z/do rôznych írskych prístavov. Túto službu majú turisti (prevažná väčšina dotknutých cestujúcich) tendenciu rezervovať si mesiace vopred. Rezervácie na plavidlo pre sezónu 2018 Irish Ferries začala prijímať 27. októbra 2017.
- 4 V nadväznosti na žiadosť Irish Ferries lodenice 1. novembra 2017 potvrdili plánovaný dátum dodania plavidla do 22. júna 2018. Irish Ferries sa domnievala, že táto dodávka by umožnila dostatok času na prvú plavbu 12. júla 2018. Lehota 20 dní medzi dodaním a uvedením do prevádzky bola v súlade, resp. bola dlhšia ako v prípade doterajšieho uvedenia do prevádzky ostatných plavidiel.
- 5 Dňa 18. apríla 2018 lodenice informovali Irish Ferries, že plavidlo nebude dodané do 13. júla 2018. Dôvodom meškania boli podľa lodeníc práce na obytných častiach vykonávané subdodávateľom – treťou stranou. Lodenice tiež poukázali na možnosť neskoršieho dodania.
- 6 Všetky ostatné plavidlá Irish Ferries s tisíckami dlhodobých rezervácií boli nasadené do prevádzky: nebolo možné presmerovať žiadne iné plavidlo na trasu

bez premiestnenia tisícov ďalších cestujúcich. Irish Ferries sa okamžite pokúsila prenajať alternatívne plavidlo, ale vedúci medzinárodný lodný maklér uviedol, že nie sú k dispozícii žiadne vhodné lode.

- 7 Irish Ferries 20. apríla 2018 oznámila, že ruší plavby od 12. júla 2018 do 29. júla 2018 (ďalej len „prvé zrušenie“).
- 8 Irish Ferries s cieľom vyjsť cestujúcim v ústrety najmä:
 - a. oznámila všetkým cestujúcim zrušenie 12 týždňov vopred;
 - b. predĺžila hodiny svojich call centier a navýšila počet ich personálu;
 - c. ponúkla všetkým cestujúcim
 - i. okamžitú bezpodmienečnú náhradu v celej výške (t. j. „ponuka náhrady“) alebo
 - ii. možnosť zmeny rezervácie na alternatívne plavby („alternatívne plavby“) podľa ich výberu.

Keďže na trase nebola žiadna iná rovnaká služba, Irish Ferries poskytla širokú škálu služieb s rôznymi prístavmi odchodu a príchodu priamo medzi Írskom a Francúzskom v rôznych dňoch na inom plavidle alebo nepriamo prostredníctvom pozemných mostov. Irish Ferries neponúkla pozemný most ako možnosť pre všetkých cestujúcich, ale ako uľahčenie pre tých cestujúcich, ktorí mali záujem cestovať. Cestujúci, ktorí boli presmerovaní, dostali poukážku v hodnote 150 eur na využitie v rámci dopravy Írsko-Francúzsko v roku 2019; a

- d. spolupracovala s cestujúcimi s cieľom minimalizovať narušenie.
- 9 NTA neuznáva, že by cestujúci mali možnosť voľby, ako to tvrdila Irish Ferries.
- 10 Tam, kde boli cestujúci presmerovaní, do, resp. z Rosslare (nie Dublinu), a/alebo do, resp. z Roscoff (nie Cherbourgu), Irish Ferries neponúkla náhradu žiadnych dodatočných príplatkov, ktoré týmto cestujúcim vznikli („dodatočné príplatky“). Irish Ferries to spochybňuje a uvádza, že nie všetci cestujúci vynaložili tieto náklady, keďže niektorí cestujúci sa nachádzali bližšie k Rosslare a dovolenkovali bližšie k mestu Roscoff ako k mestu Cherbourg.
- 11 Dňa 9. mája 2018 sa NTA pýtala na okolnosti prvého zrušenia, v ktorom požiadala Irish Ferries aby vysvetlila, prečo išlo o mimoriadne okolnosti a prečo boli mimo jej kontroly. Irish Ferries predložila NTA podrobné vysvetlenie.
- 12 Dňa 1. júna 2018 NTA požiadala Irish Ferries o poskytnutie informácií v súvislosti s dodržiavaním článku 18 nariadenia. Dňa 8. júna 2018 Irish Ferries odpovedala a nasledovala výmena korešpondencie.

- 13 Dňa 11. júna 2018 lodenice oznámili Irish Ferries, že dodanie plavidla bude v omeškaní až do bližšie nešpecifikovaného termínu v septembri. To spôsobilo, že Irish Ferries zrušila všetky plánované plavby po 30. júli 2018 (ďalej len „druhé zrušenie“). Nakoniec bolo plavidlo dodané až 12. decembra 2018, približne o 200 dní neskôr.
- 14 Druhé zrušenie bolo tiež dôsledkom omeškania subdodávateľa lodenice, ktorý bol nezávislý od Irish Ferries, a ako tvrdí Irish Ferries, aj mimo jej kontroly. Irish Ferries sa okamžite pokúsila prenajať alternatívne plavidlo vhodné na prevádzku trate, avšak žiadne nebolo k dispozícii. V dôsledku toho zrušila celú sezónu 2018, ktorá ovplyvnila viac ako 20 000 cestujúcich.
- 15 Irish Ferries s cieľom vyjsť cestujúcim v ústrety najmä:
- oznámila druhé zrušenie hneď, ako sa potvrdilo, že nie je možné prenajať náhradné plavidlo;
 - uľahčila kontakt so všetkými cestujúcimi;
 - predĺžila hodiny svojich call centier a navýšila počet ich personálu;
 - oznámila cestujúcim zrušenie najmenej 7 týždňov vopred, pričom niektorým aj 12 týždňov vopred;
 - ponúkla všetkým cestujúcim možnosť zrušiť rezerváciu a prijať ponuku náhrady;
 - ponúkla cestujúcim možnosť plavby do Francúzska na alternatívnych trasách (bez náhrady dodatočných príplatkov, ak by vznikli);
 - presmerovala trasu prostredníctvom pozemného mosta cez Britániu (s preplatením nákladov na palivo za prechod cez Britániu cestujúcemu); a
 - poskytla cestujúcim poukážku v hodnote 150 eur na využitie v rámci plavieb spoločnosti Irish Ferries na trase Írsko-Francúzsko v roku 2019.
- 16 V skutočnosti si 82 % cestujúcich vybralo alternatívne plavby s Irish Ferries alebo inými dopravcami, zatiaľ čo 3 % si vybrali pozemnú cestu, pričom ďalších 15 % prijalo plnú náhradu.
- 17 Pre tých cestujúcich, ktorí využili alternatívne plavby: a) akékoľvek ďalšie cestovné, ktoré museli platiť, im nebolo účtované, ale bolo zaplatené zo strany Irish Ferries; a b) Irish Ferries uhradila akýkoľvek rozdiel v ich „palubných nákladoch“. Pokiaľ ide o cestujúcich využívajúcich pozemné mosty, Irish Ferries im uhradila palivo za prechod cez Britániu.

- 18 Rozhodnutím z 19. októbra 2018 NTA dospel k záveru, že Irish Ferries nespĺnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 18 a 19 nariadenia. Preto jej 22. októbra 2018 doručila v súlade s pravidlom 4 ods. 1 predpisu z roku 2012 oznámenie podľa článku 18 a oznámenie podľa článku 19 (ďalej len „oznámenia“).
- 19 Rozhodnutím z 25. januára 2019 (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“) NTA potvrdil obidve oznámenia. V oznámení podľa článku 18 sa požaduje, aby Irish Ferries uhradila dodatočné príplatky cestujúcim, ktorí v dôsledku prvého alebo druhého zrušenia museli cestovať do, resp. z Rosslare (nie Dublinu), a/alebo do, resp. z Roscoff (nie Cherbourgu). Oznámenie podľa článku 19 požadovalo, aby Irish Ferries vyplatila kompenzáciu poškodeným cestujúcim, ktorí v zmysle zmluvy o preprave požiadali Irish Ferries o náhradu za meškanie s príchodom do konečného cieľového miesta, ak sa na takéto meškanie vzťahujú kritériá stanovené v článku 19 ods. 1 a) až d) nariadenia.

Hlavné tvrdenia účastníkov konania

- 20 **Irish Ferries** tvrdí, že nariadenie sa neuplatňuje na okolnosti prvého a druhého zrušenia, pretože cestujúci boli o týchto zrušení informovaní týždeň vopred a nedostatok plavidiel bol výsledkom mimoriadnych okolností mimo jej kontroly v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia. V tejto súvislosti sa odvoláva na judikatúru vykladajúcu nariadenie č. 261/2004.
- 21 Ak by sa nariadenie uplatňovalo, Irish Ferries tvrdí, že články 18 a 19 nariadenia sa neuplatňujú súčasne. Tvrdí, že článok 19 nariadenia týkajúci sa omeškania pri „príchode“ sa nemôže uplatniť v prípade zrušenia odchodu. Zároveň cestujúci, ktorým bola poskytnutá náhrada podľa článku 18, nemôžu požívať výhody vyplývajúce z článku 19.
- 22 Okrem toho Irish Ferries tvrdí, že dodržala článok 18, pretože cestujúcim ponúkla možnosť voľby medzi presmerovaním alebo náhradou cestovného. Podľa jej názoru pozemný most s preplatením dodatočných nákladov na palivo zahŕňa presmerovanie za porovnateľných podmienok.
- 23 Pokiaľ ide o článok 19, Irish Ferries tvrdí, že cestujúci, ktorí prijali možnosť presmerovania, sa neoneskorili s „príchodom do konečného cieľového miesta“, ako je stanovené v ich novej „zmluve o preprave“.
- 24 Tvrdí tiež, že NTA porušil článok 25 ods. 1 nariadenia tým spôsobom, že napadnuté rozhodnutie a oznámenia boli prijaté nad rámec jeho právomoci. NTA tiež neuplatnil článok 24 uvedeného nariadenia primeraným spôsobom, aby obmedzil účinok rozhodnutia a oznámení na tých cestujúcich, ktorí podali sťažnosť v stanovenej lehote dvoch mesiacov. V skutočnosti NTA porušil chartu, najmä články 16 a 17, a to v rozsahu, v akom bránil Irish Ferries v zrušení akejkoľvek zmluvy s cestujúcim, a to aj v súlade s jej podmienkami, bez vzniku zodpovednosti vyplývajúcej z nariadenia.

- 25 Irish Ferries tvrdí, že napadnuté rozhodnutie a oznámenia sú teda zjavne nesprávne a nedostatočne odôvodnené v zmysle článku 47 charty. Alternatívne, ak NTA správne aplikoval nariadenie, Irish Ferries tvrdí, že nariadenie je neplatné z dôvodu porušenia charty, zásady právnej istoty a zásady proporcionality, pretože ukladá dopravcom obmedzujúce povinnosti za súčasnej absencie jasného právneho základu a bez vymedzenia kľúčových pojmov, napríklad „ceny cestovného lístka“ v článku 19 ods. 1. To zakladá diskrimináciu medzi prevádzkovateľmi trajektov a leteckými dopravcami.
- 26 NTA zastáva názor, že nariadenie sa uplatňuje na prvé aj druhé zrušenie. Články 18 a 19 sa môžu uplatňovať súčasne a na toho istého cestujúceho, pričom to nemá za následok dvojité sankciu pre dopravcu. Takéto uplatnenie je v súlade so zámerom nariadenia. Podporuje platnosť a proporcionalitu nariadenia, ako aj platnosť napadnutého rozhodnutia.
- 27 Podľa NTA boli plavby plavidla zrušené, takže sa uplatňuje článok 18. Inak by to bolo v prípade splnenia podmienok článku 20 ods. 1, čo nie je tento prípad. Skutočnosť, že oznámenie bolo dané vopred a že cestujúci neboli ani na trase, ani v tranzite, nemá vplyv na uplatňovanie článkov 18 a 19. Nič v znení týchto ustanovení alebo cieľov nariadenia nenaznačuje opak. Okrem toho sa článok 19 uplatňuje na omeškania spôsobené zrušením (ako vyplýva zo znenia odôvodnenia 19 a článku 20 ods. 4).
- 28 NTA považuje článok 2 nariadenia za uplatniteľný na spor vo veci samej, pretože prístavy nalodenia (Dublin a Cherbourg) sa nachádzajú na území členského štátu v zmysle tohto ustanovenia. Podľa jeho názoru neexistuje žiadny dôvod tvrdiť, že nariadenie sa neuplatňuje, ak loď nie je k dispozícii poskytovať služby osobnej dopravy.
- 29 NTA sa domnieva, že odkaz na „zmluvu o preprave“ v článku 19 ods. 1 je odkazom na „zmluvu o preprave“ uzavretú medzi cestujúcim a dopravcom. Nemožno akceptovať, že medzi cestujúcim a dopravcom vzniká nová zmluva, ak cestujúci súhlasí s presmerovaním alebo náhradou podľa článku 18 ods. 1, spôsobom, ako to tvrdí Irish Ferries.
- 30 NTA uvádza, že ponuky, ktoré predložila Irish Ferries poškodeným cestujúcim, neboli dostatočné z pohľadu splnenia povinností podľa článku 18 nariadenia. Ponúknuté presmerovanie nebolo v súlade s článkom 18 ods. 1 do konečného cieľového miesta a mnohým dotknutým cestujúcim neboli preplatené ich dodatočné náklady. NTA je presvedčený, že termín „konečné cieľové miesto“ sa vzťahuje na miesto uvedené v zmluve o preprave, a nie na konečné cieľové miesto cestujúceho. Okrem toho skutočnosť, že niektorým cestujúcim, ktorí boli dotknutí prvým zrušením, bola uľahčená cesta prostredníctvom pozemného mosta a cestujúcim dotknutým druhým zrušením to bolo navrhnuté ako alternatíva, neznamená, že Irish Ferries dodržala článok 18.

- 31 NTA sa domnieva, že Irish Ferries nepreukázala „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 20 ods. 4, pretože oneskorené dodanie plavidla je spojené s bežným výkonom jeho činností. Dĺžka tohto omeškania nie je v tomto ohľade relevantná.
- 32 Okrem toho NTA zachováva právo cestujúcich podať sťažnosť podľa článku 25 ods. 1 „každému príslušnému orgánu určenému členským štátom“. Považuje článok 24 za samostatné ustanovenie týkajúce sa sťažností. Z toho vyplýva, že na cestujúcich, ktorí sa domáhajú náhrady, sa nevzťahuje stanovená dvojmesačná lehota. NTA odmieta porušenie zásad práva Únie a považuje rozhodnutie za jasne odôvodnené, keďže vychádza z oznámení a podpornej dokumentácie. Najmä pojem „cena cestovného lístka“ je zrejмый v kontexte znenia článku 19 ods. 3.

Stručné zhrnutie dôvodov podania návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 33 Vnútroštátny súd zastáva názor, že nariadenie je rozhodujúce pre vyriešenie sporu vo veci samej: medzi účastníkmi konania existujú spory týkajúce sa výkladu a uplatňovania nariadenia, pre ktoré neexistuje relevantná judikatúra. Otázky v tomto konaní sú nové a odpovede nie sú jasné.