

Zadeva C-570/19**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča****Datum vložitve:**

26. julij 2019

Predložitveno sodišče:

High Court (Irska)

Datum predložitvene odločbe:

22. julij 2019

Tožeča stranka:

Irish Ferries Ltd

Tožena stranka:

National Transport Authority

Predmet postopka v glavni stvari

Postopek v glavni stvari se nanaša na obveznosti pritožnice, družbe Irish Ferries, v zvezi s potniki na odpovedanih potniških storitvah med Dublinom na Irskem in Cherbourgom v Franciji (v nadaljevanju: linija) poleti 2018. Razlog za odpoved storitev na liniji je bila prepozna dobava novega trajekta (v nadaljevanju: plovilo). Nasprotna stranka v pritožbenem postopku, National Transport Authority (nacionalni urad za promet, v nadaljevanju: NTA), je družbi Irish Ferries naložila sankcije, ker tem prizadetim potnikom ni zagotovila primernega nadomestila, kot naj bi bilo zahtevano s pravom Unije in irskim pravom. Družba Irish Ferries izpodbija te sankcije.

Predmet in pravna podlaga predloga

Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 18, 19, 20(4), 24 in 25 Uredbe (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnihih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2010, L 334, str. 1, v

nadaljevanju: Uredba). Zadnje vprašanje, ki je postavljeno podredno, se nanaša na veljavnost Uredbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje. Ali se Uredba (zlasti člena 18 in/ali 19) uporabi v okoliščinah, v katerih so potniki opravili rezervacije in sklenili prevozne pogodbe ter v katerih so potniške storitve odpovedane vsaj najmanj sedem tednov pred načrtovanim odhodom, ker je pri dobavi novega plovila trajektnemu prevozniku prišlo do zamude? Ali je v zvezi s tem za uporabo Uredbe upoštevno kaj (ali vse) od navedenega:

- a. dobava je na koncu zamujala 200 dni;
- b. trajektni prevoznik je moral odpovedati celotno plovno sezono;
- c. ni bilo mogoče pridobiti primernega nadomestnega plovila;
- d. trajektni prevoznik je več kot 20.000 potnikov preusmeril na različne trajektne prevoze ali jim povrnil ceno prevoza;
- e. trajektni prevozi so se nanašali na novovzpostavljeno linijo trajektnega prevoznika, na liniji pa ni bilo podobne nadomestne storitve?

Drugo vprašanje. Na to vprašanje je treba odgovoriti le, če je člen 18 mogoče uporabiti. Ali začne, če je potnik preusmerjen v skladu s členom 18, veljati nova prevozna pogodba, tako da je treba pravico do nadomestila iz člena 19 določiti v skladu s to novo pogodbo in ne prvotno prevožno pogodbo?

Tretje vprašanje, točka (a). Če se uporabi člen 18, ali – če je trajektni prevoz odpovedan in na tej liniji ni bilo nadomestne potniške storitve (to je ni bilo direktnega trajektnega prevoza med tema pristaniščema) – zagotovitev nadomestnega trajektnega prevoza na kateri koli drugi liniji ali linijah, ki je ali so na voljo in jo ali jih potnik izbere, vključno s „kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem“ (to je potovanje z Irske v Združeno kraljestvo s trajektom in nato vožnja po kopnem – s tem da stroške goriva potniku povrne trajektni prevoznik – v pristanišče v Združenem kraljestvu, ki ima povezavo s Francijo, nato pa potovanje od tam v Francijo, pri čemer potnik izbere vsakega od trajektnih prevozov), pomeni „preusmeritev potovanja v namembni kraj“ za namene člena 18? Če ni tako, katera merila je treba uporabiti pri določanju, ali je preusmeritev „pod primerljivimi pogoji“?

Tretje vprašanje, točka (b). Ali se – če ni nadomestnega trajektnega prevoza na odpovedani liniji, tako da prizadetemu potniku ni mogoče zagotoviti direktnega trajektnega prevoza iz prvotnega pristanišča vkrcanja do namembnega kraja, kot je določeno v prevozni pogodbi – od prevoznika zahteva plačilo vseh dodatnih

stroškov, ki nastanejo potniku, ki je bil preusmerjen, pri potovanja v novo pristanišče vkrcanja in iz njega in/ali v novo namembno pristanišče in iz njega?

Četrto vprašanje, točka (a). Ali je mogoče uporabiti člen 19, če je bilo potovanje dejansko odpovedano že vsaj sedem tednov pred načrtovanim odhodom? Če se uporabi člen 19, ali se uporabi, če se je uporabil člen 18 in je bil potnik preusmerjen brez dodatnih stroškov in/ali so mu bili povrnjeni stroški in/ali se je odločil za poznejši trajektni prevoz?

Četrto vprašanje, točka (b). Če se uporabi člen 19, kaj je „namembni kraj“ za namene člena 19?

Peto vprašanje. Če je mogoče uporabiti člen 19:

- a. kako se v takih okoliščinah računa obdobje zamude;
- b. kako je treba izračunati ceno v smislu člena 19 pri določitvi višine nadomestila, ki se izplača, in še posebej, ali vključuje stroške za dodatne izdatke (npr. kabine, kletke za živali in salone prvega razreda)?

Šesto vprašanje. Če se uporabi Uredba, ali so okoliščine in premisleki iz prvega vprašanja „izredne okoliščine, ki jih ne bi mogli preprečiti niti, če bi sprejeli vse razumne ukrepe“ za namene člena 20(4) Uredbe?

Sedmo vprašanje. Ali je učinek člena 24 ta, da so potniki, ki želijo pridobiti nadomestilo iz člena 19 Uredbe, dolžni vložiti pritožbo v dveh mesecih od datuma, ko je bila storitev opravljena ali bi morala biti opravljena?

Osmo vprašanje. Ali je pristojnost pristojnega nacionalnega organa, odgovornega za izvrševanje Uredbe, omejena na trajektne prevoze, ki vključujejo pristanišča, navedena v členu 25, ali pa jo je mogoče razširiti tudi na povratni trajektni prevoz iz pristanišča druge države članice v državo pristojnega nacionalnega organa?

Deveto vprašanje, točka (a). Katera načela in določbe prava Unije bi moralo uporabiti predložitveno sodišče pri presoji, ali so odločbe in/ali obvestila nacionalnega organa za izvrševanje veljavna glede na člene 16, 17, 20 in/ali 47 Listine in/ali načela sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja?

Deveto vprašanje, točka (b). Ali je preizkus nerazumnosti, ki bi ga morala uporabiti nacionalna sodišča, preizkus, ali je bila storjena očitna napaka?

Deseto vprašanje: To vprašanje se bo postavilo le odvisno od odgovorov na prejšnja vprašanja. Ali je glede na pravo Unije Uredba 1177/2010 veljavna, ob upoštevanju zlasti:

- a. členov 16, 17 in 20 Listine;

- b. dejstva, da letalski prevozniki niso dolžni plačati nadomestila, če obvestijo letalske potnike o odpovedi vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu (člen 5(1)(c)(i) Uredbe 261/2004);
- c. načel sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja?

Navedene določbe prava Unije

Sodišče se opozarja na Uredbo, zlasti na njene uvodne izjave 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 in 22 ter člene 2, 18, 19, 20, 24 in 25.

Dalje, predložitveno sodišče se sklicuje na Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

Družba Irish Ferries se sklicuje, poleg številnih določb Uredbe, na člene 16, 17, 20 in 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina) ter na načela sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja.

Navedene določbe nacionalnega prava

NTA je sprejel izpodbijano odločbo skupaj z obvestiloma, ki jo podpirata, na podlagi člena 4 S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (predpis št. 394/2012: uredba iz leta 2012 – Evropska unija (pravice potnikov, ki potujejo po morju in notranjih plovnih poteh); v nadaljevanju: predpis iz leta 2012).

Na podlagi člena 4(1) predpisa iz leta 2012 NTA po uradni dolžnosti ali po pritožbi potnika, če meni, da ponudnik ne ravna v skladu z Uredbo št. 1170/2010 ali jo krši, „uredi vse potrebno, da se ponudniku vroči obvestilo, v katerem je opredeljeno zadevno neskladno ravnanje ali kršitev in s katerim se od ponudnika zahteva, da v določenih rokih sprejme ukrepe, določene v obvestilu, zaradi zagotovitve skladnosti z obvestilom.“

Posledica opustitve ravnanja v skladu z vročenim obvestilom pomeni na podlagi člena 4(3) predpisa iz leta 2012 kaznivo dejanje, zaradi katerega nastane odgovornost: (i) za plačilo denarne kazni iz razreda A (to je 5000 EUR) na podlagi postopka pred sodnikom posameznikom; ali (ii) za plačilo denarne kazni, ki ne presega 250.000 EUR, na podlagi postopka pred senatom.

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka v glavni stvari

- 1 Družba Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (v nadaljevanju: ladjedelnica) se je s pogodbo z dne 27. maja 2016, ki jo je sklenila z matično družbo družbe Irish

Ferries, obvezala, da bo zgradila potniški trajekt ro-ro (to je plovilo), ki bo dobavljen 26. maja 2018 ali pred tem datumom. Plovilo bi nato odplulo v Dublin, kjer bi začelo opravljati storitve.

- 2 Plovilo naj bi plulo na liniji, nova storitev pa naj bi se začela poleti 2018 in obratovala celotno poletje 2018 (v nadaljevanju: sezona 2018).
- 3 Družba Irish Ferries je načrtovala, da bo plovilo na liniji plulo obratne dni kot njeno drugo plovilo, ki je plulo na liniji Rosslare-Cherbourg in liniji Rosslare-Roscoff, in s tem zagotavljalo dnevne prevozne storitve med Irsko in Francijo, čeprav iz različnih irskih pristanišč oziroma do njih. Pri teh storitvah dopustniki (velika večina zadevnih potnikov) ponavadi opravijo rezervacijo več mesecev vnaprej. Družba Irish Ferries je 27. oktobra 2017 začela sprejemati rezervacije za plovbo na plovilu za sezono 2018.
- 4 Ladjedelnica je 1. novembra 2017 po poizvedbi družbe Irish Ferries potrdila, da je načrtovani datum dobave plovila 22. junij 2018. Družba Irish Ferries je štela, da bo s to dobavo na voljo dovolj časa, da bo prvi trajektni prevoz opravljen 12. julija 2018. Obdobje 20 dni med dobavo in začetkom obratovanja je bilo v skladu s prejšnjim uvajalnim časom za druga plovila ali celo daljše.
- 5 Ladjedelnica je 18. aprila 2018 obvestila družbo Irish Ferries, da bo plovilo dobavljeno šele 13. julija 2018 ali približno na ta datum. Ladjedelnica je pojasnila, da je zamuda posledica tega, da delo opravljajo opremljevalci prostorov, ki jih je kot podizvajalce najela ladjedelnica. Omenila je tudi, da je možno, da bo dobava še poznejša.
- 6 Vsa druga plovila družbe Irish Ferries so bila zasedena z več tisoč rezervacijami, opravljenimi pred daljšim časom. Na linijo ni bilo mogoče prerazporediti nobenega drugega plovila, ne da bi s tem preusmerili na tisoče drugih potnikov. Družba Irish Ferries je takoj poskušala najeti nadomestno plovilo, vendar je vodilni mednarodni ladijski posrednik navedel, da primerna plovila niso na voljo.
- 7 Družba Irish Ferries je 20. aprila 2018 objavila, da bo odpovedala trajektno prevoze od 12. julija 2018 do 29. julija 2018 (v nadaljevanju: prva odpoved).
- 8 Družba Irish Ferries si je prizadevala, da bi potnikom čimbolj olajšala položaj, zlasti s tem, da:
 - a. je navezala stik z vsemi potniki in jim 12 tednov vnaprej poslala obvestilo o odpovedi;
 - b. so bili njeni klicni centri odprti dlje [več ur in] je v njih delalo dodatno osebje;
 - c. je vsem potnikom ponudila

- i. takojšnje povračilo v celoti brez kakršnih koli ugovorov (to je ponudbo za povračilo) ali
- ii. možnost preusmeritve na nadomestne trajektne prevoze (v nadaljevanju: nadomestni trajektni prevozi) po njihovi izbiri.

Ker na liniji ni bilo druge enake prevozne storitve, je družba Irish Ferries zagotovila več direktnih prevoznih storitev iz različnih odhodnih pristanišč in pristanišč prihoda med Irsko in Francijo na druge datume in z drugim plovilom ali pa posredno prek kombiniranega trajektnega in kopenskega potovanja. Družba Irish Ferries ni ponudila kombiniranega trajektnega in kopenskega potovanja vsem potnikom, ampak ga je omogočila tistim, ki so želeli tako potovati. Preusmerjeni potniki so prejeli bon v vrednosti 150 EUR, ki ga je bilo mogoče uporabiti za trajektne prevoze na relaciji Irska-Francija v letu 2019; in

- d. sodelovala s potniki, da bi čim bolj zmanjšala motnje.
- 9 NTA se ne strinja s tem, da so potniki imeli izbiro, kot navaja družba Irish Ferries.
 - 10 Če so bili prizadeti potniki preusmerjeni v Rosslare ali iz Rosslara (ne pa v Dublin) in/ali v Roscoff ali iz Roscoffa (ne pa v Cherbourg), naj družba Irish Ferries ne bi ponudila povračila vseh dodatnih stroškov, ki so nastali takim potnikom (v nadaljevanju: dodatni stroški). Družba Irish Ferries temu oporeka in navaja, da taki stroški niso nastali vsem potnikom, saj so nekateri potniki živeli bližje Rosslaru in so počitnikovali bližje Roscoffu kot Cherbourgu.
 - 11 NTA se je 9. maja 2018 pozanimal o okoliščinah prve odpovedi in družbo Irish Ferries prosil za pojasnilo, zakaj naj bi šlo za izredne okoliščine in zakaj naj jih družba ne bi mogla nadzirati. Družba Irish Ferries je NTA predložila podrobno obrazložitev.
 - 12 NTA je 1. junija 2018 družbi Irish Ferries poslal dopis, s katerim je zahteval informacije o tem, ali je družba ravnala v skladu s členom 18 Uredbe. Družba Irish Ferries je odgovorila 8. junija 2018, nato pa je sledila izmenjava dopisov.
 - 13 Ladjedelnica je 11. junija 2018 obvestila družbo Irish Ferries, da bo plovilo dodatno zamujalo in bo dobavljeno septembra, ni pa navedla točnega datuma. Zato je morala družba Irish Ferries odpovedati vse načrtovane trajektne prevoze po 30. juliju 2018 (v nadaljevanju: druga odpoved). Na koncu je bilo plovilo dobavljeno šele 12. decembra 2018, približno 200 dni prepozno.
 - 14 Tudi do druge odpovedi je prišlo zaradi zamude, ki jo je povzročil podizvajalec ladjedelnice, ki ni bil povezan z družbo Irish Ferries in ki ga, kot trdi družba Irish Ferries, ni mogla nadzirati. Družba Irish Ferries je nemudoma poskušala najeti nadomestno plovilo, ki bi lahko plulo na liniji, vendar nobeno ni bilo na voljo. Zato je odpovedala celotno sezono 2018, kar je prizadelo več kot 20.000 potnikov.

- 15 Družba Irish Ferries si je prizadevala, da bi prizadetim potnikom čimbolj olajšala položaj, s tem, da:
- a. je objavila obvestilo o drugi odpovedi, takoj ko je bilo potrjeno, da ni mogoče najeti nadomestnega plovila;
 - b. je zagotovila stik z vsemi potniki;
 - c. je podaljšala ure delovanja klicnih centrov in angažirala več osebja;
 - d. je potnikom vsaj 7 tednov vnaprej, številnim pa do 12 tednov vnaprej poslala obvestilo;
 - e. je ponudila potnikom možnost, da potovanje odpovejo in prejmejo ponudbo za povračilo;
 - f. je potnikom ponudila možnost trajektnih prevozov na nadomestnih linijah v Francijo (s povračilom dodatnih stroškov, če bi nastali);
 - g. je ponudila preusmeritev prek kombiniranega trajektnega in kopenskega potovanja prek Velike Britanije (pri čemer bi se stroški goriva za vožnjo prek Velike Britanije potniku povrnili); in
 - h. bi potnikom zagotovila bon v vrednosti 150 EUR, ki bi ga bilo mogoče uporabiti za trajektne prevoze družbe Irish Ferries na relaciji Irska-Francija v letu 2019.
- 16 Dejansko je 82 % potnikov izbralo nadomestne trajektne prevoze z družbo Irish Ferries ali drugimi prevozniki, 3 % jih je izbralo kombinirano trajektno in kopensko potovanje, preostalih 15 % pa je izbralo polno povračilo.
- 17 Za potnike, ki so uporabili nadomestne trajektne prevoze: (a) se dodatno nastale cene prevoza niso zaračunale potnikom, ampak jih je plačala družba Irish Ferries; in (b) vso razliko v „stroških, nastalih na krovu“ je povrnila družba Irish Ferries. Potnikom, ki so uporabili kombinirano trajektno in kopensko potovanje, je družba Irish Ferries povrnila stroške goriva za prečkanje Velike Britanije.
- 18 NTA je z odločbo z dne 19. oktobra 2018 sklenil, da družba Irish Ferries ni izpolnila svojih obveznosti iz členov 18 in 19 Uredbe. Zato je 22. oktobra 2018 družbi Irish Ferries v skladu s členom 4(1) predpisa iz leta 2012 vročil obvestilo iz člena 18 in obvestilo iz člena 19 (skupaj v nadaljevanju: obvestili).
- 19 NTA je z odločbo z dne 25. januarja 2019 (v nadaljevanju: izpodbijana odločba) obe obvestili potrdil. Z obvestilom glede člena 18 se je od družbe Irish Ferries zahtevalo, da povrne dodatne stroške potnikom, ki so morali zaradi prve odpoved potovati v Rosslare ali iz Rosslara (ne pa v Dublin) in/ali v Roscoff ali iz Roscoffa (ne pa v Cherbourg). Z obvestilom glede člena 19 je bilo od družbe Irish Ferries zahtevano, da plača nadomestilo prizadetim potnikom, ki so zahtevali nadomestilo

od družbe Irish Ferries zaradi zamude ob prihodu v namembni kraj, kot je določeno v prevozni pogodbi, če taka zamuda izpolnjuje pogoje iz člena 19(1), od (a) do (d), Uredbe.

Bistvene trditve strank v postopku v glavni stvari

- 20 Družba **Irish Ferries** trdi, da se Uredba v okoliščinah, kakršne so te, ki se nanašajo na prvo ali drugo odpoved, ne uporablja, ker so bili potniki več tednov vnaprej obveščeni o teh odpovedih in ker je bilo to, da plovilo ni na voljo, posledica izrednih okoliščin, ki jih ni mogla nadzirati, v smislu člena 20(4) Uredbe. V zvezi s tem se sklicuje na sodno prakso o razlagi Uredbe št. 261/2004.
- 21 Če naj bi se Uredba uporabila, družba Irish Ferries trdi, da se člena 18 in 19 Uredbe ne uporabljata sočasno. Trdi, da se zadnja določba, ki se nanaša na zamude ob „pripodu“, ne more uporabiti, če je bil odpovedan odhod. Prav tako naj potniki, ki so dobili povračilo v skladu s členom 18, ne bi mogli biti deležni tudi ugodnosti iz člena 19.
- 22 Poleg tega družba Irish Ferries navaja, da je kljub temu ravnala v skladu s členom 18, ker je potnikom ponudila možnost preusmeritve ali povračila vozovnice. Meni, da kombinirano trajektno in kopensko potovanje s plačilom dodatnih stroškov za gorivo pomeni preusmeritev pod primerljivimi pogoji.
- 23 Glede člena 19 družba Irish Ferries zatrjuje, da potniki, ki so sprejeli možnost preusmeritve, niso zamujali „ob pripodu v namembni kraj“, kot je bil opredeljen v njihovi novi „prevozni pogodbi“.
- 24 Prav tako navaja, da je NTA kršil člen 25(1) Uredbe, saj naj bi pri sprejetju izpodbijanih odločbe in obvestil prekoračil svojo pristojnost. Navaja tudi, da NTA člena 24 navedene uredbe ni uporabil sorazmerno, tako da bi omejil učinek odločb in obvestil na tiste potnike, ki so vložili pritožbo v predpisanem roku dveh mesecev. NTA naj bi dejansko kršil Listino, zlasti člena 16 in 17, ker je družbi Irish Ferries preprečil, da bi odpovedala katero koli potniško pogodbo – tudi v skladu s pogoji iz te pogodbe – ne da bi nastala odgovornost na podlagi Uredbe.
- 25 Družba Irish Ferries navaja, da vsebujejo izpodbijani odločba in obvestili očitne napake, poleg tega pa niso dovolj obrazloženi v smislu člena 47 Listine. Podredno – če je NTA pravilno uporabil Uredbo – družba Irish Ferries navaja, da Uredba ni veljavna, ker je v nasprotju z Listino, načelom pravne varnosti in načelom sorazmernosti, saj prevoznikom nalaga velike obveznosti brez jasne pravne podlage in ne da bi opredelila ključne pojme, kakršen je „cena vozovnice“ iz člena 19(1). To naj bi pomenilo diskriminatorno obravnavanje trajektnih prevoznikov v primerjavi z letalskimi prevozniki.
- 26 Stališče NTA je, da se Uredba uporablja za prvo in drugo odpoved. Člena 18 in 19 naj bi se uporabljala skupaj in sočasno za istega potnika, to pa naj ne bi pomenilo dvojne kazni za prevoznika. Taka uporaba naj bi bila skladna z namenom Uredbe.

Podpirala naj bi veljavnost in sorazmernost Uredbe, skupaj z veljavnostjo izpodbijane odločbe.

- 27 Po mnenju NTA so bili trajektni prevozi s plovilom odpovedani, zato se uporabi člen 18. Drugače bi bilo, če bi bili izpolnjeni pogoji iz člena 20(1), vendar naj v obravnavani zadevi ne bi bilo tako. Dejstvo, da so bili potniki obveščeni vnaprej in da niso ne bili na poti ne prečkali morja, naj ne bi vplivalo na uporabo členov 18 in 19. Nič v besedilu teh določb ali v ciljnih Uredbe naj ne bi kazalo na nasprotno. Poleg tega naj bi se člen 19 uporabljal za zamude, ki nastanejo zaradi odpovedi (kot je razvidno iz besedila uvodne izjave 19 in člena 20(4)).
- 28 NTA meni, da se člen 2 Uredbe uporablja za sporno zadevo iz postopka v glavni stvari, ker ležita pristanišči vkrcanja (Dublin in Cherbourg) na ozemlju države članice v smislu te določbe. Po njegovem mnenju ni podlage za trditve, da se Uredba ne uporablja, če ladja ni na voljo za opravljanje potniških storitev.
- 29 NTA meni, da je sklicevanje na „prevozno pogodbo“ v členu 19(1) sklicevanje na „prevozno pogodbo“, sklenjeno med potnikom in prevoznikom. Ne pristaja na to, da [je to] nova pogodba, ki sta jo sklenila potnik in prevoznik in v kateri se potnik strinja s preusmeritvijo ali povračilom iz člena 18(1) na način, kot ga predlaga družba Irish Ferries.
- 30 NTA navaja, da družba Irish Ferries s ponodbami, ki jih je podala prizadetim potnikom, ni izpolnila obveznosti, ki izhajajo iz člena 18 Uredbe. Ponujena preusmeritev naj ne bi bila v namembni kraj v skladu s členom 18(1), številnim prizadetim potnikom pa naj ne bi bili povrnjeni dodatni stroški. NTA meni, da se izraz „namembni kraj“ nanaša na kraj, določen v prevozni pogodbi, in ne na namembni kraj potnika. Poleg tega naj to, da je bilo nekaterim potnikom, ki so bili prizadeti s prvo odpovedjo, omogočeno uporabiti kombinirano trajektno in kopensko potovanje ter da je bila to možnost, ponujena potnikom, prizadetim z drugo odpovedjo, ne bi pomenilo, da je družba Irish Ferries ravnala v skladu s členom 18.
- 31 NTA meni, da družba Irish Ferries ni dokazala „izrednih razmer [okoliščin]“ v smislu člena 20(4), ker je to, da je plovilo dobavljeno prepozno, neločljivo povezano z normalnim opravljanjem njenih dejavnosti. Za to ugotovitev ni upoštevno trajanje te zamude.
- 32 Poleg tega NTA trdi, da imajo potniki na podlagi člena 25(1) pravico nasloviti pritožbo na „kateri koli pristojni organ, ki ga določi država članica“. Meni, da je člen 24 samostojna določba, ki se nanaša na pritožbe. V skladu s tem naj za potnike, ki zahtevajo nadomestilo, ne bi veljal predpisani rok dveh mesecev. Zanima, da bi prišlo do kršitve načel prava Unije, in meni, da so določbe iz odločbe jasno obrazložene, saj so izvirale iz obvestil in spremljajoče dokumentacije. Še posebej izraz „cena vozovnice“ naj bi bil jasen iz okvira besedila člena 19(3).

Kratka predstavitev obrazložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe

- 33 Predložitveno sodišče poudarja, da je Uredba bistvenega pomena za izid postopka v glavni stvari: Stranki sta izpostavili sporne točke glede razlage in uporabe Uredbe, glede katere ni upoštevne sodne prakse. Vprašanja v tem postopku so nova, odgovor nanja pa ni jasen.

DELOVNI DOKUMENT