

- po drugie, w motywach 69 do 78 zaskarżonego wyroku Sąd błędnie orzekł, że Komisja nieprawidłowo określiła cel podatku od sprzedaży detalicznej, w świetle którego powinien być oceniany porównywalny charakter przedsiębiorstw. Trybunał Sprawiedliwości konsekwentnie uznał, że tylko podatkowy cel środka określony jako przedmiot lub/i zdarzenie opodatkowana danym podatkiem jest istotny dla oceny porównywalności przedsiębiorstw. Inne nierozzerwalnie związane cele jak zdolność płatnicza mają znaczenie tylko dla oceny obiektywnego uzasadnienia nierównego traktowania porównywalnych przedsiębiorstw. Dlatego uznanie przez Sąd rzekomego celu redystrybucyjnego polskiego podatku od sprzedaży detalicznej na etapie oceny porównywalności przedsiębiorstw stanowi błąd prawny.
- po trzecie, w motywach 79 — 93 zaskarżonego wyroku Sąd błędnie uznał, że Komisja popełniła błąd stwierdzając brak uzasadnienia progresywnych stawek podatku od sprzedaży detalicznej celem redystrybucyjnym. Twierdzenie Sądu, że polski podatek od sprzedaży detalicznej nie jest dyskryminujący i służy celom redystrybucyjnym opiera się na błędnym przyjęciu, że przedsiębiorstwa uzyskujące wysokie przychody (obróć) są zyskowniejsze, niż uzyskujące niższe przychody (obróć). Tym samym Sąd popełnił błąd prawny uznając, że cel redystrybucyjny, który nie jest nierozzerwalnie związany z podatkiem od sprzedaży detalicznej, może uzasadniać nierówne traktowanie przedsiębiorców. Ponadto opierając się na tym błędnym domniemaniu Sąd błędnie przełożył ciężar dowodowy co do uzasadnienia progresywnych stawek podatkowych rzekomym celem redystrybucyjnym z państwa członkowskiego na Komisję, która musiałaby wykazać, że takiego uzasadnienia nie ma.

W ramach drugiego zarzutu odwołania Komisja podnosi naruszenie przez Sąd w motywach 104 do 109 zaskarżonego wyroku art.108 ust.2 TFUE i art.13 ust.1 rozporządzenia Rady 2015/1589. Sąd stwierdził tam, że Komisja popełniła oczywisty błąd decydując o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego i nakazując zawieszenie polskiego podatku od sprzedaży detalicznej. Stwierdzenie to Sąd oparł na analizie przeprowadzonej wobec decyzji kończącej formalne postępowanie wyjaśniające. Stosując wobec decyzji wszczynającej taki sam standard kontroli sądowej jak do oceny ważności decyzji kończącej Sąd popełnił błąd prawny. W przypadku tej pierwszej decyzji Sąd zastosował bowiem wyższy standard kontroli zamiast oceny, czy Komisja w sposób oczywisty mogła nie mieć wątpliwości co do braku selektywności spornego podatku.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez High Court (Irlandia) w dniu 26 lipca 2019 r. — Irish Ferries Ltd/National Transport Authority

(Sprawa C-570/19)

(2019/C 328/34)

Język postępowania: angielski

Sąd odsyłający

High Court (Irlandia)

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Irish Ferries Ltd

Strona pozwana: National Transport Authority

Pytania prejudycjalne

A. Zastosowanie rozporządzenia ⁽¹⁾

- 1) Czy rozporządzenie (w szczególności art. 18 lub 19) znajduje zastosowanie w okolicznościach, w których pasażerowie dokonali wcześniejszej rezerwacji i zawarli umowy przewozu oraz w których usługi pasażerskie są odwoływane z co najmniej siedmiodobowym wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem z powodu opóźnienia w dostarczeniu nowego statku przewoźnikowi promowemu? Czy w związku z tym dla stosowania rozporządzenia istotne są którekolwiek (lub wszystkie) z poniższych kwestii:
 - a) dostawa została ostatecznie opóźniona o 200 dni;

- b) przewoźnik promowy musiał odwołać cały sezon rejsów;
- c) nie można było uzyskać odpowiedniego, alternatywnego statku;
- d) rezerwacje rejsów ponad 20 000 pasażerów zostały zmienione przez przewoźnika promowego na różnych rejsach lub zwrócono pasażerom poniesione koszty;
- e) rejsy odbywały się na nowej trasie otwartej przez przewoźnika promowego bez podobnej alternatywnej usługi na tej trasie?

B. Wykładnia art. 18 rozporządzenia

Na to pytanie należy odpowiedzieć tylko wówczas, gdy art. 18 może mieć zastosowanie.

- 2) Czy w przypadku zmiany trasy pasażera zgodnie z art. 18 zostaje zawarta nowa umowa transportowa, w związku z czym prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 powinno być ustalane zgodnie z tą nową umową, a nie z pierwotną umową przewozu?
- 3) a) Jeżeli art. 18 ma zastosowanie, wówczas gdy rejs zostaje odwołany i na tej trasie nie świadczone żadnych usług alternatywnych (tj. nie świadczone żadnych usług bezpośrednio między tymi dwoma portami), czy zapewniając alternatywny rejs na jakiegokolwiek innej trasie lub trasach dostępnych i wybranych przez pasażera, w tym przez „most lądowy” (np. podróżowanie z Irlandii do Zjednoczonego Królestwa promem, a następnie podróż samochodem, przy czym koszty paliwa są zwracane pasażerowi przez przewoźnika promowego, do portu Zjednoczonego Królestwa z połączeniem do Francji i podróżowanie stamtąd do Francji, przy założeniu, że pasażer wybiera każdy z rejsów) stanowi to „zmianę trasy do miejsca docelowego” w rozumieniu art. 18? W przeciwnym wypadku, jakie kryteria należy zastosować przy ustalaniu, czy zmiana trasy odbywa się „w warunkach porównywalnych”?
- b) Czy w przypadku braku alternatywnego rejsu na odwołanej trasie, skutkującego niemożliwością zaoferowania zainteresowanemu pasażerowi bezpośredniego rejsu z pierwotnego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia wszelkich dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera, którego trasa została zmieniona w trakcie podróży do i z nowego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład lub do i z nowego portu docelowego?

C. Wykładnia art. 19 rozporządzenia

- 4) a) Czy art. 19 może mieć zastosowanie, jeżeli rejs został już odwołany co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem? Jeżeli art. 19 ma zastosowanie, to czy jest tak w przypadku, gdy art. 18 został zastosowany, a trasę pasażera zmieniono bez dodatkowych kosztów lub dokonano zwrotu kosztów albo pasażer wybrał późniejszy rejs?
- b) Jeżeli art. 19 ma zastosowanie, czym jest „miejsce docelowe” dla celów art. 19.
- 5) Jeżeli art. 19 może mieć zastosowanie:
 - a) W jaki sposób należy mierzyć opóźnienie w takich okolicznościach?
 - b) W jaki sposób należy obliczać cenę w rozumieniu art. 19 przy ustalaniu poziomu należnego zwrotu kosztów, a w szczególności czy obejmuje ona koszty związane z usługami dodatkowymi (np. kabiny, klatki dla psów i premium lounge)?

D. Wykładnia art. 20 ust. 4

- 6) Jeżeli rozporządzenie ma zastosowanie, czy okoliczności i względy przedstawione w pytaniu pierwszym stanowią „nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki” dla celów art. 20 ust. 4 rozporządzenia?

- E. Wykładnia art. 24
- 7) Czy art. 24 skutkuje nałożeniem na każdego pasażera domagającego się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia bezwzględnego obowiązku złożenia skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana?
- F. Wykładnia art. 25
- 8) Czy jurysdykcja właściwego organu krajowego odpowiedzialnego za wykonanie rozporządzenia ogranicza się do rejsów obejmujących porty określone w art. 25 rozporządzenia, czy też może ona również obejmować rejsy powrotne z portu innego państwa członkowskiego do państwa właściwego organu krajowego?
- G. Ważność decyzji lub zawiadomień
- 9) a) Jakie zasady i przepisy prawa Unii powinien stosować sąd odsyłający przy ocenie ważności decyzji lub zawiadomień krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów poprzez odniesienie do art. 16, 17, 20 lub 47 karty ⁽²⁾ lub zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?
- b) Czy kryterium nieproporcjonalności, które powinien zastosować sąd odsyłający, stanowi kryterium oczywistego błędu?
- H. Ważność rozporządzenia 117/2010
- To pytanie pojawi się tylko w zależności od odpowiedzi na poprzednie pytania.
- 10) Czy rozporządzenie nr 1177/2010 jest ważne na gruncie prawa Unii, biorąc pod uwagę w szczególności:
- a) artykuł 16, 17 i 20 karty?
- b) okoliczność, że przewoźnicy lotniczy nie mają obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli poinformują pasażera linii lotniczej o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu [art. 5 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia nr 261/2004 ⁽³⁾]?
- c) zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 1).

⁽²⁾ Karta praw podstawowych Unii Europejskiej (Dz.U. 2012, C 326, s. 2)

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Supreme Court of the United Kingdom (Zjednoczone Królestwo) w dniu 30 lipca 2019 r. — X/Kuoni Travel Ltd

(Sprawa C-578/19)

(2019/C 328/35)

Język postępowania: angielski

Sąd odsyłający

Supreme Court of the United Kingdom (Zjednoczone Królestwo)

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: X