— otrkārt, pārsūdzētā sprieduma 69.–78. punktā Vispārējā tiesa esot kļūdaini nospriedusi, ka Komisija ir nepareizi noteikusi mazumtirdzniecības nodokļa mērķi, kuru ņemot vērā ir jāizvērtē, vai uzņēmumi ir salīdzināmi. Tiesa esot konsekventi atzinusi, ka, izvērtējot, vai uzņēmumi ir salīdzināmi, nozīme esot tikai nodokļa pasākuma mērķim, kas noteikts kā priekšmets, un/vai attiecīgā nodokļa iekasējamības gadījumam. Citiem cieši saistītajiem mērķiem, tādiem kā maksātspēja, nozīme esot tikai, vērtējot, vai nevienlīdzīga attieksme pret salīdzināmiem uzņēmumiem ir objektīvi attaisnota. Tādēļ, tas, ka uzņēmumu salīdzināmības vērtējuma posmā tika atzīts, ka Polijas mazumtirdzniecības nodoklim ir apgalvotais pārdalīšanas mērķis, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu;

— treškārt, pārsūdzētā sprieduma 79.–93. punktā Vispārējā tiesa esot kļūdaini atzinusi, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, uzskatīdama, ka mazumtirdzniecības nodokļa progresīvās likmes nav pamatotas ar pārdalīšanas mērķi. Vispārējās tiesas atzinums, ka Polijas mazumtirdzniecības nodoklis nav diskriminējošs un ka tam ir pārdalīšanas mērķis, esot balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, ka uzņēmumi ar lieliem ieņēmumiem (apgrozījumu) ir rentablāki nekā uzņēmumi ar zemākiem ieņēmumiem (apgrozījumu). Tādējādi, atzīstot, ka ar pārdalīšanas mērķi, kurš nav cieši saistīts ar mazumtirdzniecības nodokli, var tikt attaisnota nevienlīdzīga attieksme pret uzņēmējiem, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu. Turklāt, balstīdamās uz šo kļūdaino pieņēmumu, Vispārējā tiesa pierādīšanas pienākumu attiecībā uz to, ka progresīvās likmes ir pamatotas ar apgalvoto pārdalīšanas mērķi, esot kļūdaini pārlikusi no dalībvalsts uz Komisiju, kurai esot jāpierāda, ka šāds pamatojums nepastāv.

Otrajā apelācijas sūdzības pamatā Komisija apgalvo, ka Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 104.–109. punktā ir pārkāpusi LESD 108. panta 2. punktu un Padomes Regulas 2015/1589 13. panta 1. punktu. Tajos Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, kad tā lēma par formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu un lika apturēt Polijas mazumtirdzniecības nodokļa piemērošanu. Šo konstatējumu Vispārējā tiesa esot balstījusi uz analīzi par formālās izmeklēšanas procedūras beigās pieņemto lēmumu. Lēmumam par procedūras sākšanu piemērodama tādu pašu pārbaudes tiesā standartu kā procedūras beigās pieņemamā lēmuma spēkā esamības izvērtēšanai, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu. Pirmā minētā lēmuma gadījumā Vispārējā tiesa tātad esot piemērojusi augstāku pārbaudes standartu, nevis tikai izvērtējusi, vai Komisijai acīmredzami varēja nebūt šaubu par strīdīgā nodokļa selektivitātes neesamību.

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko 2019. gada 26. jūlijā iesniedza High Court (Īrija) — Irish Ferries Ltd/National Transport Authority

(Lieta C-570/19)

(2019/C 328/34)

Tiesvedības valoda — angļu

Iesniedzējtiesa

High Court (Īrija)

Pamatlietas puses

Prasītāja: Irish Ferries Ltd

Atbildētāja: National Transport Authority

Prejudiciālie jautājumi

A. Regulas ([1]) piemērojamība

1) 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?

B. Regulas 18. panta interpretācija

Uz šo jautājumu ir jāatbild tikai tad, ja ir iespējams piemērot 18. pantu.

2) 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) 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 izvēlējies, 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"?

b) 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?

C. Regulas 19. panta interpretācija

4) a) 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 izvēlējies vēlāku jūrasbraucienu?

b) Ja 19. pants ir piemērojams, ko šī panta izpratnē nozīmē "galamērķis"?

5) 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)?

D. 20. panta 4. punkta interpretācija

6) 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 iespējamos pasākumus" regulas 20. panta 4. punkta izpratnē?

E. 24. panta interpretācija

7) 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?

F. 25. panta interpretācija

8) 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?

G. Lēmuma un paziņojumu spēkā esamība

9) a) Kādi Savienības tiesību principi un noteikumi iesniedzējtiesai būtu jāpiemēro, izvērtējot valsts izpildiestāžu lēmuma un/vai paziņojumu spēkā esamību, atsaucoties uz Hartas ([2]) 16., 17., 20. un/vai 47. pantu un/vai samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?

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

H. Regulas 1177/2010 spēkā esamība

Šis jautājums radīsies tikai atkarībā no atbildēm uz iepriekšējiem jautājumiem.

10) 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 ([3]) 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts)?

c) Samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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 2010, L 334, 1. lpp.).

([2]) Eiropas Savienības Pamattiesību harta (OV 2012, C 326, 391. lpp.).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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 2004, L 46, 1. lpp.).

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko 2019. gada 30. jūlijā iesniedza Court of the United Kingdom (Apvienotā Karaliste) — X/Kuoni Travel Ltd

(Lieta C-578/19)

(2019/C 328/35)

Tiesvedības valoda — angļu

Iesniedzējtiesa

Court of the United Kingdom (Apvienotā Karaliste)

Pamatlietas puses

Prasītāja: X