— Deuxièmement, aux points 69 à 78 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a jugé à tort que la Commission n'avait pas défini correctement la finalité de la taxe sur le commerce de détail, à la lumière de laquelle le caractère comparable des entreprises devait être apprécié. La Cour a donc considéré que seul l'objectif fiscal de la mesure, défini comme l'objet et/ou le fait générateur de la taxe en cause, est pertinent aux fins de l'appréciation du caractère comparable des entreprises. D'autres objectifs indissociablement liés, tels que la capacité de payer, ne sont pertinents que pour l'appréciation de la justification objective de l'inégalité de traitement d'entreprises comparables. Par conséquent, le fait que le Tribunal constate la prétendue finalité redistributive de la taxe polonaise sur le commerce de détail lors de l'appréciation du caractère comparable des entreprises constitue une erreur de droit.

— Troisièmement, aux points 79 à 93 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a estimé à tort que la Commission avait commis une erreur en affirmant que les taux progressifs de la taxe sur le commerce de détail n'étaient pas justifiés par un objectif de redistribution. L'affirmation du Tribunal selon laquelle la taxe polonaise sur le commerce de détail n'est pas discriminatoire et sert à des fins de redistribution repose sur l'hypothèse erronée selon laquelle les entreprises à revenus élevés (chiffre d'affaires) sont plus rentables que les entreprises à revenus inférieurs (chiffre d'affaires). Le Tribunal a donc commis une erreur de droit en estimant que la finalité de redistribution, qui n'est pas inextricablement liée à la taxe sur le commerce de détail, peut justifier une inégalité de traitement des entreprises. En outre, en s'appuyant sur cette présomption erronée, le Tribunal a transféré à tort de l'État membre à la Commission la charge de la preuve de la justification des taux d'imposition progressifs par la prétendue finalité redistributive, la Commission devant ainsi établir qu'une telle justification n'existe pas.

Par son deuxième moyen soulevé à l'appui du pourvoi, la Commission allègue que le Tribunal a violé, aux points 104 à 109 de l'arrêt attaqué, l'article 108, paragraphe 2, TFUE, et l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 2015/1589 du Conseil. Le Tribunal a en effet affirmé aux points cités que la Commission a commis une erreur manifeste en décidant d'ouvrir la procédure formelle d'examen et en ordonnant la suspension de la taxe polonaise sur le commerce de détail. Le Tribunal a fondé cette affirmation sur l'analyse de la décision de clôture de la procédure formelle d'examen. Le Tribunal a commis une erreur de droit en appliquant le même critère de contrôle juridictionnel à la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen qu'à l'appréciation de la validité de la décision finale. Dans le cas de cette première décision, le Tribunal a en effet appliqué un critère de contrôle plus élevé au lieu d'apprécier si la Commission n'aurait manifestement pas pu avoir des doutes quant à l'absence de caractère sélectif de la taxe en cause.

Demande de décision préjudicielle présentée par la High Court (Irlande) le 26 juillet 2019 — Irish Ferries Ltd/National Transport Authority

(Affaire C-570/19)

(2019/C 328/34)

Langue de procédure: l'anglais

Juridiction de renvoi

High Court (Irlande)

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Irish Ferries Ltd

Partie défenderesse: National Transport Authority

Questions préjudicielles

A. Applicabilité du règlement [1]

1) Le règlement (en particulier ses articles 18 et/ou 19) est-il applicable lorsque des passagers ont effectué des réservations à l'avance et conclu des contrats de transport et lorsque les services de transport de passagers sont annulés avec un préavis d'au moins sept semaines avant le départ prévu en raison du retard de livraison d'un nouveau navire à l'exploitant de transbordeurs ? À cet égard, l'une (ou l'ensemble) des questions suivantes est-elle pertinente au regard de l'applicabilité du règlement:

a) la livraison a finalement été retardée de 200 jours;

b) l'exploitant de transbordeurs a dû annuler toute une saison de traversées;

c) aucun navire de remplacement adéquat n'a pu être obtenu;

d) plus de 20 000 passagers ont été transférés par l'exploitant de transbordeurs sur différentes traversées ou ont été remboursés du prix de leur traversée;

e) les traversées ont été effectuées sur une nouvelle liaison ouverte par l'exploitant de transbordeurs, étant précisé qu'il n'existait aucun service de substitution similaire sur la liaison initiale ?

B. Interprétation de l'article 18 du règlement

Cette question n'appelle de réponse que si l'article 18 est susceptible de s'appliquer.

2) Lorsqu'un passager est réacheminé conformément à l'article 18, cela donne-t-il naissance à un nouveau contrat de transport, de sorte que le droit à indemnisation au titre de l'article 19 doit être déterminé en application de ce nouveau contrat et non du contrat de transport initial ?

3) a) Si l'article 18 est applicable et qu'une traversée est ensuite annulée alors qu'il n'y avait aucun service de substitution pour assurer cette liaison (c'est-à-dire aucun service direct entre ces deux ports), le fait de proposer une traversée de substitution sur n'importe quelle(s) autre(s) liaison(s) disponible(s) et au choix du passager, y compris via le pont terrestre (c'est-à-dire en reliant l'Irlande et le Royaume-Uni par transbordeur puis en se rendant par la route, moyennant remboursement des frais de carburant par l'exploitant de transbordeurs, vers un port britannique comme point de départ vers la France, tout en choisissant chacune des traversées) constitue-t-il un «réacheminement vers la destination finale» au sens de l'article 18 ? Dans le cas contraire, quels critères doit-on utiliser pour déterminer si un réacheminement se fait dans des conditions comparables ?

b) S'il n'y a pas de traversée de substitution sur la liaison annulée permettant d'accueillir le passager concerné sur une traversée directe au départ du port d'embarquement initial vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, le transporteur doit-il payer les éventuels suppléments supportés par un passager réacheminé voyageant à destination et au départ du nouveau port d'embarquement et/ou à destination et au départ du nouveau port de destination ?

C. Interprétation de l'article 19 du règlement

4) a) L'article 19 est-il applicable lorsque le voyage a en fait déjà été annulé au moins sept semaines avant le départ prévu ? Si l'article 19 est effectivement applicable, s'applique-t-il lorsque l'article 18 a été appliqué et que le passager a été réacheminé sans aucun supplément et/ou remboursé et/ou a choisi une traversée ultérieure ?

b) Si l'article 19 est effectivement applicable, quelle est la «destination finale» au sens de l'article 19 ?

5) Si l'article 19 est susceptible de s'appliquer:

a) Comment la durée du retard doit-elle s'apprécier dans ces circonstances ?

b) Comment le prix au sens de l'article 19 doit-il être calculé pour déterminer le niveau d'indemnisation à verser et, en particulier, inclut-il les coûts afférents aux suppléments en option (par exemple les cabines, les chenils et les espaces de réception de première catégorie) ?

D. Interprétation de l'article 20, paragraphe 4

6) Si le règlement est effectivement applicable, les circonstances et considérations évoquées dans la première question constituent-elles des «circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises» au sens de l'article 20, paragraphe 4, du règlement ?

E. Interprétation de l'article 24

7) L'article 24 a-t-il pour effet d'imposer une obligation contraignante à tout passager demandant à bénéficier d'une indemnisation au titre de l'article 19 du règlement, à savoir d'introduire une plainte dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle le service a été exécuté ou aurait dû être exécuté ?

F. Interprétation de l'article 25

8) La compétence d'un organisme national chargé de l'application est-elle limitée aux traversées impliquant les ports spécifiés à l'article 25 du règlement, ou peut-elle également s'étendre à une traversée dans le sens du retour au départ du port d'un autre État membre et à destination du pays de l'organisme national compétent ?

G. Validité de la décision et des notifications

9) a) Quels principes et règles du droit de l'Union la juridiction de renvoi doit-elle appliquer pour apprécier la validité de la décision et/ou des notifications de l'organisme national chargé de l'application au regard des articles 16, 17, 20 et/ou 47 de la Charte ([2]) et/ou des principes de proportionnalité, de sécurité juridique et d'égalité de traitement ?

b) Le critère tiré du caractère déraisonnable qui doit être appliqué par la juridiction nationale est-il celui de l'erreur manifeste ?

H. Validité du règlement 1177/2010

Cette question ne se pose qu'en considération des réponses aux questions précédentes.

10) Le règlement 1177/2010 est-il valide en vertu du droit de l'Union, eu égard en particulier:

a) aux articles 16, 17 et 20 de la Charte ?

b) au fait que les exploitants de lignes aériennes n'ont pas l'obligation de verser une indemnisation s'ils informent le passager de la compagnie aérienne de l'annulation au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue [article 5, paragraphe 1, sous c), point i), du règlement 261/2004 ([3])] ?

c) aux principes de proportionnalité, de sécurité juridique et d'égalité de traitement ?

([1]) Règlement (UE) n ° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1).
([2]) Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO 2012, C 326, p. 391).
([3]) Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

Demande de décision préjudicielle présentée par la Supreme Court of the United Kingdom (Royaume-Uni) le 30 juillet 2019 — X/Kuoni Travel Ltd

(Affaire C-578/19)

(2019/C 328/35)

Langue de procédure: l'anglais

Juridiction de renvoi

Supreme Court of the United Kingdom (Royaume-Uni)

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: X