

10. Zarzut dziesiąty, zgodnie z którym Komisja narusza zasadę niedyskryminacji i proporcjonalności a także prawo strony skarżącej do obrony nie przyznając jej obniżenia kwoty grzywny o 10 % ze względu na jej ograniczony udział w naruszeniu, podczas gdy inni adresaci decyzji z 2010 r. uzyskali takie obniżenie a znajdują się w sytuacji obiektywnie podobnej do sytuacji strony skarżącej.
11. Zarzut jedenasty, zgodnie z którym Sąd powinien opierając się na nieograniczonym prawie orzekania znacząco obniżyć kwotę grzywny.

(¹) Wytoczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2).

Skarga wniesiona w dniu 31 maja 2017 r. – British Airways/Komisja

(Sprawa T-341/17)

(2017/C 239/74)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: British Airways plc (Harmondsworth, Zjednoczone Królestwo) (przedstawiciele: J. Turner, QC, R. O'Donoghue, barrister i A. Lyle-Smythe, solicitor)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C (2017) 1742 final z dnia 17 marca 2017 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy) w całości lub w części;
- w dalszej kolejności lub tytułem żądania ewentualnego, w ramach służącego Sądowi nieograniczonego prawa orzekania, uchylenie lub istotne obniżenie kwoty grzywny nałożonej na stronę skarżącą w zaskarżonej decyzji;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca formułuje dziewięć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy, zgodnie z którym Komisja naruszyła prawo lub istotne wymogi proceduralne, przyjmując decyzję stwierdzającą istnienie naruszenia, opierającą się na dwóch niespójnych ocenach okoliczności faktycznych i stanu prawnego, co skutkowało jej wewnętrzną niespójnością, jej sprzecznością z zasadą pewności prawa oraz możliwością powodowania niejasności w ramach porządku prawnego UE.
2. Zarzut drugi, zgodnie z którym, Komisja wydając ponownie decyzję przyjęła środek, który miał na celu usunięcie podstawowych błędów wskazanych przez Sąd w wyroku wydanym w sprawie T-48/11 tymczasem błędy te uwypuklił zamiast naprawić, w związku z czym Komisja naruszyła obowiązek ciężący na niej na mocy art. 266 TFUE.
3. Zarzut trzeci, zgodnie z którym Komisja naruszyła prawo lub istotne wymogi proceduralne, nie przedstawiając stosownego uzasadnienia nałożenia grzywny na stronę skarżącą. W opinii strony skarżącej, podstawą nałożenia grzywny były ustalenia dotyczące naruszenia nie figurujące w spornej decyzji, a które pozostawały w sprzeczności z ustaleniami zawartym w tej decyzji. W dalszej kolejności lub tytułem żądania ewentualnego strona skarżącą podnosi, że Komisja przekroczyła w tym zakresie swe kompetencje.
4. Zarzut czwarty, zgodnie z którym Komisja nie ma kompetencji do stosowania art. 101 TFUE/art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do zarzucanych ograniczeń konkurencji w zakresie świadczenia usług lotniczego przewozu towarów na połączeniach przychodzących do UE/EOG. Strona skarżącą podnosi w dalszej kolejności, że tego rodzaju ograniczenia nie wchodzą w terytorialny zakres zastosowania art. 101 TFUE ani art. 53 porozumienia EOG.

5. Zarzut piąty, zgodnie z którym Komisja błędnie zastosowała art. 101 TFUE/art. 53 porozumienia EOG do koordynacji w zakresie dopłat za usługi lotniczego przewozu towarów do/z niektórych państw z powodu znajdujących zastosowanie systemów prawnych i uregulowań oraz ich praktycznych skutków, oraz że zastosowane w tym przypadku obniżenie grzywny było arbitralne i nieodpowiednie. Strona skarżąca podnosi jednocześnie, że w każdym wypadku rozumowanie Komisji w odniesieniu do niektórych państw, których sprawa dotyczy jest w sposób oczywisty błędne.
6. Zarzut szósty, zgodnie z którym Komisja doszła od błędnego wniosku o udziale strony skarżącej w naruszeniu dotyczącym (nie)uiszczenia prowizji od dopłat.
7. Zarzut siódmy, zgodnie z którym Komisja błędnie ustaliła „wartość sprzedaży” w celu określenia w decyzji kwoty grzywny. Zdaniem strony skarżącej, Komisja powinna była uznać, że znaczenie mają wyłącznie przychody pochodzące z dopłat, wyłączając tym samym obrót związany z usługami w zakresie połączeń przychodzących do UE/EOG.
8. Zarzut ósmy, zgodnie z którym Komisja błędnie stwierdziła, że strona skarżąca była dziewiątym podmiotem składającym wniosek o złagodzenie sankcji, w związku z czym ma prawo wyłącznie do 10 % obniżenia grzywny, mimo że w istocie strona skarżąca jako pierwsza złożyła wniosek o złagodzenie sankcji po podmiocie wnioskującym o zwolnienie z grzywny oraz że dostarczyła istotnych informacji.
9. Zarzut dziewiąty, zgodnie z którym Komisja błędnie ustaliła datę rozpoczęcia naruszenia przez stronę skarżącą. Zdaniem strony skarżącej, prawidłową datą początkową był październik 2001 r. a dowody przedstawione w celu wykazania prawdziwości innej daty wcześniejszej nie spełniają przewidzianych prawem wymogów.

Skarga wniesiona w dniu 30 maja 2017 r. – Deutsche Lufthansa i in./Komisja

(Sprawa T-342/17)

(2017/C 239/75)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Deutsche Lufthansa AG (Kolonja, Niemcy), Lufthansa Cargo AG (Frankfurt nad Menem, Niemcy), Swiss International Air Lines AG (Bazylea, Szwajcaria) (przedstawiciel: adwokat S. Völcker)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C (2017) 1742 final z dnia 17 marca 2017 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy);
- obciążenie Komisji kosztami postępowania, w tym kosztami poniesionymi przez stronę skarżącą.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca formułuje pięć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy, zgodnie z którym zaskarżona decyzja jest obarczona wadliwym uzasadnieniem, gdyż nie określa w sposób jednoznaczny zakresu geograficznego naruszenia, ani w jej rozstrzygnięciu, ani w uzasadnieniu.
2. Zarzut drugi, zgodnie z którym zaskarżona decyzja narusza art. 11 umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, opierając się na kontaktach pomiędzy konkurentami, które miały miejsce w Szwajcarii i dotyczyły przede wszystkim lotniczego przewozu towarów pomiędzy Szwajcarią a państwami trzecimi.
3. Zarzut trzeci, zgodnie z którym zaskarżona decyzja narusza zasadę niedziałania prawa wstecz, ponieważ opiera się na kontaktach dotyczących połączeń poza EOG, które miały miejsce przed wejściem w życie rozporządzenia nr 1/2003 ⁽¹⁾.