

Skarga wniesiona w dniu 29 maja 2017 r. – SAS Cargo Group i in./Komisja**(Sprawa T-324/17)**

(2017/C 239/66)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: SAS Cargo Group A/S (Kastrup, Dania), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (Sztokholm, Szwecja), SAS AB (Sztokholm) (przedstawiciele: adwokaci B. Creve, M. Kofmann i G. Forwood oraz J. Killick, Barrister)

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;
- tytułem żądania ewentualnego, obniżenie wysokości grzywny wymierzonej stronie skarżącej;
- zarządzenie środków organizacji postępowania i środków dowodowych, o które wnoszą strona skarżąca oraz wszelkich innych środków jakie Sąd uzna za zasadne;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania w niniejszej instancji.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca podnosi pięć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy dotyczy naruszenia prawa strony skarżącej do obrony oraz naruszenia zasady równości stron procesowych, ponieważ Komisja odmówiła jej dostępu do istotnych dowodów, zarówno obciążających stronę skarżącą jak i łagodzących jej odpowiedzialność, w tym dowodów jakie Komisja uzyskała po doręczeniu pisma w sprawie przedstawiania zarzutów.
2. Zarzut drugi dotyczy braku kompetencji do stosowania art. 101 TFUE oraz art. 53 porozumienia EOG do usług lotniczego przewozu towarów do EOG a także do połączeń pomiędzy Szwajcarią i trzema państwami nie należącymi do UE/EOG.
3. Zarzut trzeci dotyczy błędu jakiego dopuściła się Komisja w ocenie dowodów i w wywiedzionym stąd ustaleniu, że dowody przemawiają za udziałem strony skarżącej w stwierdzonym w zaskarżonej decyzji jednolitym i ciągłym naruszeniu na skalę światową.
4. Zarzut czwarty dotyczy naruszenia art. 266 TFUE i art. 17 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej oraz art. 296 ust. 2 TFUE, ponieważ zaskarżona decyzja jest wewnętrznie niespójna, w szczególności w zakresie przypisania odpowiedzialności za zarzucane naruszenie.
5. Zarzut piąty dotyczy błędu jakiego dopuściła się Komisja, wymierzając stronie skarżącej grzywnę, ponieważ strona skarżąca nie może zostać pociągnięta do odpowiedzialności za zarzucane naruszenia. W każdym razie Komisja dopuściła się błędu obliczając wysokość grzywny na podstawie wartości sprzedaży, wagi naruszenia w kontekście szczególnej sytuacji w jakiej znalazła się spółka SAS Cargo, czasu trwania naruszenia, zwiększenia wysokości grzywny ze względu na powrót do naruszenia oraz różnych okoliczności łagodzących. Tym samym grzywna powinna zostać uchylona lub tytułem żądania ewentualnego znacząco obniżona.

Skarga wniesiona w dniu 29 maja 2017 r. – Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisja**(Sprawa T-325/17)**

(2017/C 239/67)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (Amstelveen, Niderlandy) (przedstawiciel: adwokat M. Smeets)

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, ze względu na naruszenie zakazu arbitralności i zasady równego traktowania (zarzut pierwszy); ze względu na brak kompetencji w zakresie przewozu lotniczego z portów lotniczych znajdujących się poza EOG do portów lotniczych znajdujących się w EOG (zarzut drugi – tytułem głównym); ze względu na naruszenie art. 49 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego a także wytycznych w sprawie metody ustalania grzywnien⁽¹⁾ (zarzut czwarty – tytułem głównym);
- stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 2 lit. d) i art. 1 ust. 3 lit. d) zaskarżonej decyzji, ponieważ przytoczone przepisy stwierdzają, iż strona skarżąca dopuściła się naruszenia w zakresie przewozu lotniczego z portów lotniczych znajdujących się poza EOG do portów lotniczych znajdujących się w EOG (zarzut drugi – tytułem ewentualnym);
- stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 1 lit. d), art. 1 ust. 2 lit. d), art. 1 ust. 3 lit. d) i art. 1 ust. 4 lit. d) zaskarżonej decyzji, ponieważ przytoczone przepisy stwierdzają istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia, w tym brak uiszczenia prowizji od dopłat (zarzut trzeci);
- tytułem zarzutu ewentualnego – w razie gdyby Sąd nie stwierdził nieważności decyzji w całości stosownie do treści zarzutu pierwszego, drugiego i czwartego – o skorzystanie z przysługującego Sądowi nieograniczonego prawa orzekania i obniżenie wysokości grzywny nałożonej na stronę skarżącą w art. 3 lit. c) i d) zaskarżonej decyzji (zarzut drugi, trzeci i czwarty) oraz
- obciążenie Komisji kosztami postępowania w niemniejszej instancji, bez względu na to czy Sąd stwierdzi nieważność decyzji w całości, w części czy obniży wysokość grzywny.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca podnosi cztery zarzuty.

1. Zarzut pierwszy, dotyczy naruszenia zakazu arbitralności oraz zasady równego traktowania.

- strona skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła zakaz arbitralności, ponieważ w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji nie wymienia przedsiębiorstw, które zgodnie z jej uzasadnieniem uczestniczyły w tym samym zachowaniu co adresaci zaskarżonej decyzji.
- strona skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła zasadę równego traktowania, ponieważ w zaskarżonej decyzji stosuje wobec strony skarżącej sankcję za naruszenie, wymierzając jej grzywnę oraz pociągając ją do odpowiedzialności cywilnej, podczas gdy w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji nie wymienia przedsiębiorstw, które zgodnie z jej uzasadnieniem uczestniczyły w tym samym zachowaniu co jej adresaci.

2. Zarzut drugi, dotyczy braku kompetencji w zakresie lotniczego przewozu towarów z portów lotniczych znajdujących się poza EOG do portów lotniczych znajdujących się w EOG.

- strona skarżąca podnosi, że Komisja oparła się w zaskarżonej decyzji na błędnym założeniu, że jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie przewozu lotniczego z portów lotniczych znajdujących się poza EOG do portów lotniczych znajdujących się w EOG miało miejsce w obrębie EOG.
- strona skarżąca podnosi również, że Komisja oparła się w zaskarżonej decyzji na błędnym założeniu, że jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie przewozu lotniczego z portów lotniczych znajdujących się poza EOG do portów lotniczych znajdujących się w EOG wywierało istotny, bezpośredni i przewidywalny skutek na konkurencję w obrębie EOG.

3. Zarzut trzeci, dotyczy braku uzasadnienia oraz oczywistego błędu w ocenie obciążającego ustalenie, że brak uiszczenia prowizji od dopłat stanowi odrębny element naruszenia.
- strona skarżąca podnosi, że dwa założenia na których Komisja oparła się w zaskarżonej decyzji, kwalifikując brak uiszczenia prowizji od dopłat jako odrębny element naruszenia, są ze sobą sprzeczne w kontekście gospodarczym i normatywnym danej gałęzi przemysłu.
 - strona skarżąca podnosi również, że brak uiszczenia prowizji od dopłat nie może być traktowany w oderwaniu od praktyk dotyczących dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa, oraz że nie stanowi on odrębnego elementu naruszenia.
4. Zarzut czwarty, zgodnie z którym wymierzenie grzywny stanowiło naruszenie zasady legalności i proporcjonalności grzywien przewidzianej w art. 49 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w art. 101 TFUE oraz także wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien oraz że jest w oczywisty sposób błędne.
- strona skarżąca podnosi, że wartość sprzedaży KLM Cargo, do której odnosi się naruszenie jest wartością dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa, a nie całkowitą wartością obrotu KLM Cargo.
 - wartość sprzedaży KLM Cargo, będąca podstawą ustalenia kwoty podstawowej grzywny nie powinna zawierać w sobie wartości sprzedaży KLM zrealizowanej poza EOG.
 - obniżenie wartości grzywny o 15 % ze względu interwencję rządową nie odpowiada zakresowi zaangażowania państwa w okresie trwania naruszenia.

⁽¹⁾ Wytyczne 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 29 maja 2017 r. – Air Canada/Komisja

(Sprawa T-326/17)

(2017/C 239/68)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Air Canada (Saint-Laurent, Quebec, Kanada), (przedstawiciele: adwokaci T. Soames, G. Bakker i I.-Z. Prodromou-Stamoudi oraz J. Joshua, barrister)

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 zakresie w jakim dotyczy strony skarżącej;
- tytułem żądania ewentualnego, istotne obniżenie wysokości grzywny;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca podnosi sześć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy dotyczy naruszenia prawa do obrony, prawa do bycia wysłuchanym oraz naruszenia istotnych wymogów proceduralnych.

Zdaniem strony skarżącej Komisja Europejska w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów nie zakomunikowała swej teorii dotyczącej całej sprawy, w sposób w jaki została ona przedstawiona po raz pierwszy w zaskarżonej decyzji, uniemożliwiając stronie skarżącej obronę przed stawianymi zarzutami, co stanowi wystarczającą podstawę do stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji w całości.