

Wnosząca odwołanie podnosi następujące zarzuty:

- 1) Sąd naruszył prawo przy wykładni i zastosowaniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, jako że sprowadził jego zakres stosowania do zakazu wykonywania praw przewozowych. Ponadto Sąd pominął fakt, że na tego rodzaju wykładnię art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 2408/92, nawet jeśli okazałaby się ona możliwa w kontekście Unii Europejskiej, nie można powoływać się wobec wnoszącej odwołanie zgodnie z art. 1 ust. 2 Umowy (¹).
- 2) Sąd błędnie zinterpretował i zastosował obowiązek uzasadnienia przewidziany w art. 296 TFUE (dawny art. 253 WE), ponieważ nie zakwestionował tego, iż Komisja wykluczyła bez żadnego uzasadnienia możliwość zastosowania art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 2408/92. Co więcej, Sąd niesłusznie wychodzi z założenia, że okoliczność, iż Komisja zastąpiła w trakcie postępowania sądowego uzasadnienie podane w zaskarżonej decyzji całkiem nowym „wyjaśnieniem”, nie stanowi zmiany uzasadnienia w toku postępowania sądowego.
- 3) Sąd naruszył prawo przy wykładni i zastosowaniu art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 2408/92, jako że nie uwzględnił praw podmiotu zarządzającego portem lotniczym i osób zamieszkałych w jego pobliżu.
- 4) Sąd błędnie zinterpretował i zastosował zasadę niedyskryminacji. Naruszył on prawo, wykluczając ze swojej analizy prawa podmiotu zarządzającego portem lotniczym i osób zamieszkałych w jego pobliżu będących obywatelami Szwajcarii. Wbrew żądaniom przedstawionym w skardze odmówił on zbadania koniecznego charakteru środków. Sąd zastosował zbyt łagodnie wymóg uzasadnienia opartego na obiektywnych względach. W opinii Sądu interes polegający na faworyzowaniu strefy o turystycznym charakterze nie zasługuje na ochronę, gdyż gospodarcze interesy nie mogą stanowić obiektywnych względów uzasadniających.
- 5) Badanie proporcjonalności przeprowadzone przez Sąd jest dotknięte poważnymi błędami prawnymi. Sąd przeinacza dowody. Nie wyjaśnia w pełni stanu faktycznego. Niezgodnie z przysługującym mu uprawnieniem kontrolnym zastępuje ustalenia faktyczne dokonane przez Komisję swoimi własnymi ustaleniami. Z naruszeniem prawo do bycia wysłuchanym opiera się na założeniach faktycznych, w których przedmiocie wnosząca odwołanie nie została wysłuchana.
- 6) Przy badaniu mniej istotnych ograniczeń Sąd narusza reguły dotyczące rozkładu ciężaru dowodu oraz inne zasady.

- 7) W ramach wywodów odnoszących się do alternatywnego środka w postaci kontyngentu hałasu Sąd przedstawia ewidentnie sprzeczne ze sobą argumenty.

(¹) Przepis tłumacza: chodzi o Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego podpisaną w dniu 21 czerwca 1999 r. w Luksemburgu (Dz.U. L 114, s. 73).

Skarga wniesiona w dniu 23 listopada 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Republice Austrii

(Sprawa C-548/10)

(2011/C 30/44)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: A. Alcover San Pedro i C. Egerer, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Austrii

Żądania strony skarżącej

Komisja Europejska wnosi o orzeczenie, że:

— Republika Austrii uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiającej infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (¹), nie ustanawiając lub nie informując w pełni o ustanowieniu przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do transpozycji tej dyrektywy, oraz o

— obciążenie Republiki Austrii kosztami.

Zarzuty i główne argumenty

Termin transpozycji dyrektywy upłynął w dniu 15 maja 2009 r.

(¹) Dz.U. L 108, s. 1.

Skarga wniesiona w dniu 26 listopada 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Republice Austrii

(Sprawa C-555/10)

(2011/C 30/45)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: G. Braun i H. Støvlbæk, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Austrii

Żądania strony skarżącej

— stwierdzenie, że przy wdrażaniu pierwszego pakietu kolejowego Republika Austrii uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z art. 6 ust. 3 i załącznika II do dyrektywy 91/440/EWG w zmienionym brzmieniu oraz art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE;

— obciążenie Republiki Austrii kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Komisja uważa, że w Austrii nie dokonano prawidłowej transpozycji do prawa krajowego przewidzianej w dyrektywie niezależności zarządcy infrastruktury kolejowej.

Istniejąca w Austrii organizacja przedsiębiorstwa, które wypełnia istotne funkcje eksploatacji infrastruktury kolejowej i przedsiębiorstwa, które świadczy usługi transportu kolejowego, w postaci wspólnego holdingu jest zasadniczo dopuszczalna. Niemniej należy zagwarantować w udokumentowany sposób gospodarczą niezależność tych przedsiębiorstw od siebie.

W szczególności holding nie może sprawować kontroli nad spółką zależną, która pełni istotne funkcje w zakresie infrastruktury kolejowej. Nie zostało to zagwarantowane w Austrii. Niezależności zarządcy infrastruktury nie nadzoruje żaden niezależny organ, a konkurenci nie mają żadnej skutecznej możliwości zaskarżenia w przypadku uprzywilejowanego traktowania określonego przedsiębiorstwa.

Brak jest również wystarczających ustawowych i umownych regulacji stosunków między spółką holdingową a jej spółką zależną, która pełni istotne funkcje w zakresie infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Komisji również liczne powiązania osobowe pomiędzy spółką holdingową a przedsiębiorstwami zależnymi, przykładowo pełnienie podwójnych funkcji w ich zarządach, pozwalają wątpić w gospodarczą niezależność. Konieczne jest wykluczenie personelu kierowniczego jednego przedsiębiorstwa na kilka lat z kierowniczych stanowisk w drugim przedsiębiorstwie. Ponadto mianowanie personelu kierowniczego podmiotu, któremu powierzono istotne funkcje, powinno odbywać się pod nadzorem niezależnego organu.

Poza tym konieczne jest przestrzenne i personalne rozdzielanie danych systemów informacyjnych, aby zapewnić przewidzianą niezależność przedsiębiorstwa, któremu powierzono istotne funkcje eksploatacji infrastruktury kolejowej.

Skarga wniesiona w dniu 2 grudnia 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Republice Włoskiej

(Sprawa C-565/10)

(2011/C 30/46)

Język postępowania: włoski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: R. Pardo Quintillán i D. Recchia, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Włoska

Żądania strony skarżącej

Komisja wnosi do Trybunału o:

— stwierdzenie, że

— nie ustanawiając przepisów koniecznych do zapewnienia, aby aglomeracje

— Chieti i Gissi (Abruzja),

— Acri, Siderno, Bagnara Calabria, Bianco, Cassano allo Ionio, Castrovillari Crotone, Santa Maria del Cedro, Gioia Tauro, Lamezia Terme, Melito di Porto Salvo, Mesoraca, Montebello Ionico, Montepaone, Motta San Giovanni, Reggio Calabria, Rende, Rossano, Scalea, Sellia Marina, Soverato i Strongoli (Kalabria),

— Afragola, Nola, Ariano Irpino, Avellino, Battipaglia, Benevento, Capaccio, Capri, Caserta, Mercato Sanseverino, Torre del Greco, Aversa, Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Napoli Est, Napoli Nord, Napoli Ovest, Vico Equense, Salerno i Montesarchio (Kampania),

— Cervignano del Friuli i Monfalcone (Friuli-Wenecja Julijska),

— Frascati i Zagarolo (Lacjum),

— Camisano, Genova, La Spezia, Riva Ligure, Sanremo i Ventimiglia (Liguria),

— Tolentino (Marche),