

Na poparcie swej skargi skarżąca podnosi osiem zarzutów.

- 1) Zarzut pierwszy opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, jako że Komisja określa zakres naruszenia, w którym udział skarżącej został stwierdzony, włączając trasy, których skarżąca nie obsługiwała i nie mogła obsługiwać zgodnie z prawem.
- 2) Zarzut drugi opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim Komisja uznała się za właściwą w odniesieniu do usług lotniczego przewozu towarów na trasach między EOG a państwami trzecimi, gdy takie usługi są oferowane klientom mającym siedzibę poza EOG.
- 3) Zarzut trzeci opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza zasady niedyskryminacji i proporcjonalności, ponieważ Komisja stosuje różne wymogi w zakresie dowodów do różnych przewoźników.
- 4) Zarzut czwarty opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien z 2006 r. oraz zasadę proporcjonalności, ponieważ Komisja wlicza do wartości sprzedaży, użytej jako podstawa do obliczenia grzywiny, dochody uzyskane ze składników ceny za usługi lotniczego przewozu towarów niezwiązanych z naruszeniem.
- 5) Zarzut piąty opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien z 2006 r. oraz zasadę uzasadnionych oczekiwań, ponieważ Komisja wlicza do wartości sprzedaży, użytej jako podstawa do obliczenia grzywiny, dochody uzyskane z usług lotniczego przewozu towarów na trasach między państwami EOG a państwami trzecimi.
- 6) Zarzut szósty opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza zasadę proporcjonalności, ponieważ Komisja ograniczyła do 15 % obniżkę grzywiny przyznaną skarżącej na podstawie uregulowań prawnych.
- 7) Zarzut siódmy opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza zasadę niedyskryminacji, ponieważ Komisja nie przyznała skarżącej obniżki grzywiny w wysokości 10 % z uwagi na ograniczony udział w naruszeniu, podczas gdy taka obniżka została przyznana innym adresatom decyzji, którzy znajdują się w sytuacji obiektywnie podobnej do sytuacji skarżącej.
- 8) Zarzut ósmy opiera się na twierdzeniu, że decyzja narusza zasadę proporcjonalności, ponieważ Komisja nie uwzględniła szczególnych okoliczności niniejszej sprawy.

Skarga wniesiona w dniu 24 stycznia 2011 r. — Cargolux Airlines przeciwko Komisji

(Sprawa T-39/11)

(2011/C 80/51)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Cargolux Airlines International SA (Sandweiler, Luksemburg) (przedstawiciele: J. Joshua, Barrister i G. Goeteyn, Solicitor)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie nieważności art. 1–4 w całości lub w części w zakresie, w jakim odnoszą się do skarżącej;
- uchylenie grzywiny nałożonej na skarżącą w art. 5;
- tytułem żądania ewentualnego, znaczne obniżenie grzywiny zgodnie z nieograniczonym prawem orzekania Sądu;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie COMP/39.258 — Lotniczy przewóz towarów w zakresie, w jakim zostało w niej stwierdzone, że skarżąca naruszyła art. 101 TFUE i art. 53 EOG koordynując z innymi przewoźnikami jej zachowania w przedmiocie cen lotniczego transportu towarowego w odniesieniu do i) dopłat paliwowych, ii) dopłat bezpieczeństwa i iii) nieuiszczania prowizji od dopłat.

W uzasadnieniu skargi strona skarżąca podnosi pięć zarzutów:

- 1) Zarzut pierwszy dotyczy oczywistego błędu w ocenie ze względu na to, że Komisja błędnie zakwalifikowała zachowanie jako ograniczenie ze względu na cel a nie wykazała skutku antykonkurencyjnego. W tym względzie skarżąca podnosi, że:
 - istnienie pojęcia ograniczenia ze względu na cel nie zwalnia Komisji z obowiązku dokonania pewnego rodzaju oceny, której zaniechała;
 - decyzja nie zawiera teoretycznych rozważań dotyczących szkody, w szczególności uwzględniając, że cofnięto wszystkie twierdzenia dotyczące ustalenia uwzględnionych stawek.
- 2) Zarzut drugi dotyczy naruszenia istotnych wymogów proceduralnych, braku uzasadnienia, naruszenia prawa do obrony i oczywistego błędu w ocenie ze względu na to, że Komisja nie określiła w wystarczająco szczegółowy sposób zakresu i kryteriów zachowania stanowiącego jej zdaniem jednolite i ciągłe naruszenie.

3) Zarzut trzeci dotyczy oczywistego błędu w ocenie ze względu na fakt, że Komisja nie ustaliła wiarygodnej podstawy dowodowej dla swych stwierdzeń lub w celu wykazania okoliczności faktycznych, na których opiera swe wnioski zgodnie z wymaganym standardem prawnym. W tym względzie skarżąca podnosi, że:

— żaden z błędów zawartych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, zgłoszonych wówczas Komisji nie został poprawiony w decyzji;

— Komisja nadużyła pojęcia jednolitego ciągłego naruszenia twierdząc, że zupełnie nieumyślne zachowanie może stanowić część bezprawnego przedsięwzięcia i użyła kwalifikacji kartel światowy jako pretekstu do przedstawienia całkowicie stronniczych i pozbawionych znaczenia materiałów dowodowych.

4) W zarzucie czwartym skarżąca zarzuca, że Komisja naruszyła prawo błędnie stwierdzając, że posiada kompetencje w przedmiocie zarzucanej antykonkurencyjnej koordynacji w odniesieniu do lotów z portów lotniczych państwa trzeciego do portów lotniczych na terenie EWG („loty z powrotem”). Zdaniem skarżącej takie działania nie są objęte zakresem terytorialnym art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG.

5) Zarzut piąty podniesiony w odniesieniu do kontroli sądowej grzywny w ramach nieograniczonego prawa orzekania Sądu dotyczy oczywistego błędu w ocenie i naruszenia zasady proporcjonalności. W tym względzie skarżąca twierdzi, że:

— wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien z 2006 r. są niezgodne z wymaganiami art. 23 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003⁽¹⁾, aby grzywna była oparta na ciężarze i czasie trwania naruszenia;

— Komisja rażąco przeceniła całkowity ciężar zarzucanego naruszenia. Poziom procentowy (16 % wartości sprzedaży) ani dodatkowa kwota nie są uzasadnione w niniejszej sprawie;

— Komisja błędnie oceniła względem skarżącej czas trwania naruszeń, niesłusznie odrzuciła okoliczności łagodzące i nie uwzględniła wszystkich istotnych okoliczności sprawy, w tym ogólnej słuszności kar i sytuacji ekonomicznej skarżącej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. 2003 L 1, s. 1)

Skarga wniesiona w dniu 24 stycznia 2011 — Lan Airlines i Lan Cargo przeciwko Komisji

(Sprawa T-40/11)

(2011/C 80/52)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Lan Airlines SA i Lan Cargo SA (Santiago, Chile) (przedstawiciele: B. Hartnett, Barrister i adwokat O. Geiss)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

— stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie w jakim dotyczy ona skarżących;

— tytułem żądania ewentualnego, zmniejszenie nałożonej na skarżące grzywny oraz

— obciążenie pozwanej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Skarżące na podstawie art. 263 TFUE wnoszą o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2010 r. dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz w art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Sprawa COMP/39.258 — Fracht lotniczy), w zakresie w jakim dotyczy ona skarżących.

W uzasadnieniu skargi skarżące podnoszą sześć zarzutów:

1) Zarzut pierwszy, w ramach którego skarżące twierdzą, że Komisja nie ustaliła w sposób wymagany prawem, że uczestniczyły one w jednolitym i ciągłym naruszeniu, dopuszczając się w konsekwencji naruszenia prawa i dokonując błędnej oceny okoliczności faktycznych przy stosowaniu art. 101 TFEU, ponieważ:

— nie dowiodła, że Lan Cargo posiadała wiedzę lub powinna była posiadać wiedzę o istnieniu wspólnego planu antykonkurencyjnego;

— nie dowiodła, że Lan Cargo miała zamiar swym postępowaniem przyczynić się do realizacji takiego wspólnego planu antykonkurencyjnego oraz

— nie dowiodła, że Lan Cargo posiadała wiedzę o istnieniu naruszenia w związku z dopłatami za środki bezpieczeństwa lub prowizji od dopłat.