

Komisja błędnie przyznała znaczenie okoliczności, iż po koncentracji nie zmieniają się udziały w rynku. *Crédit Agricole* uzyska bowiem te udziały poprzez koncentrację, a nie — jak *Intesa Sanpaolo* przed koncentracją — poprzez ekspansję wewnętrzną. Tym samym występuje wpływ na rynek bankowych usług detalicznych w prowincji.

- 3) Zarzut trzeci dotyczy naruszenia art. 9 ust. 2 lit. a) i b) oraz ust. 3 akapit pierwszy lit. b) i akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 139/2004 oraz braku uzasadnienia.

Wbrew twierdzeniom Komisji skarżąca uważa, że na szczeblu prowincji istnieje rynek usług bankowych: użytkownicy tych usług nie są bowiem gotowi do udania się w inne miejsce, a inne podmioty rynkowe mają trudności z wejściem na nasycony rynek prowincji. Występował więc odrębny rynek, który nie stanowił znacznej części wspólnego rynku.

- 4) Zarzut czwarty dotyczy naruszenia art. 9 ust. 2 lit. a) i b) oraz ust. 3 akapit pierwszy lit. b) i akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 139/2004 oraz braku uzasadnienia.

W tym punkcie skarżąca podnosi, że Komisja nie uwzględniła postępowania w sprawie naruszenia wszczętego przez *Autorità Garante della Concorrenza* (urząd ochrony konkurencji) przeciwko *Crédit Agricole* i *Intesa Sanpaolo*, które zatem w celu oceny wpływu na rynek należało uznać za podmioty powiązane a nie konkurencyjne.

- 5) Zarzut piąty dotyczy naruszenia art. 1 i art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 139/2004 oraz zasady pomocniczości i proporcjonalności.

Koncentracja nie ma znaczenia wspólnotowego a *Autorità Garante della Concorrenza* znajdowała się w lepszej sytuacji do jej rozpoznania. Komisja powinna była przynajmniej odesłać tę część operacji, która dotyczyła rynków prowincji wymienionych w decyzji.

Skarga wniesiona w dniu 24 stycznia 2011 r. — *Deutsche Lufthansa* i in. przeciwko Komisji

(Sprawa T-46/10)

(2011/C 80/56)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: *Deutsche Lufthansa AG* (Kolonja, Niemcy), *Lufthansa Cargo AG* (Kelsterbach, Niemcy) oraz *Swiss Interna-*

tional Air Lines AG (Bazylea, Szwajcaria) (przedstawiciele: adwokaci *S. Völcker*, *F. Louis*, *E. Arsenidou* i *A. Israel*)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

— stwierdzenie nieważności art. 1–4 zaskarżonej decyzji;

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Skarga o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie COMP/39.258 — fracht lotniczy, dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG.

W uzasadnieniu skargi skarżące podnoszą cztery zarzuty.

1) W ramach zarzutu pierwszego skarżące twierdzą, że zaskarżona decyzja narusza art. 11 ust. 2 oraz art. 11 ust. 1 porozumienia między Wspólnotą Europejską a Szwajcarią, gdyż wzięto w niej pod uwagę kontakty między konkurentami, które miały miejsce w Szwajcarii.

2) W zarzucie drugim skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja narusza art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 3975/87 (!) gdyż wzięto w niej pod uwagę kontakty między konkurentami, które miały miejsce przed dniem 1 maja 2004 r. w państwach spoza EOG, w celu udowodnienia:

— naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG przez przewoźników europejskich (w tym skarżących) przed dniem 1 maja 2004 r.;

— że jednolite i ciągłe naruszenie miało swe źródło przed dniem 1 maja 2004 r., tak aby móc uznać, że naruszenie rozpoczęło się już w tym dniu.

3) W ramach zarzutu trzeciego skarżące utrzymują, że zaskarżona decyzja narusza art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 porozumienia między Wspólnotą Europejską a Szwajcarią, gdyż kontakty między konkurentami, które miały miejsce w państwach spoza EOG uznano w niej za część tego samego, jednolitego i ciągłego naruszenia, którego znamiona miały kontakty między konkurentami, mające miejsce na poziomie siedziby głównej.

4) W ramach zarzutu czwartego skarżące twierdzą, że zaskarżona decyzja narusza art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie, w jakim przyjęto w niej założenie, że kontakty między konkurentami nawiązywane poza EOG same w sobie stanowią naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 EOG, tj. niezależnie od tego, czy stanowią one część tego samego jednolitego i ciągłego naruszenia, wraz z kontaktami między konkurentami nawiązanymi na szczeblu siedziby głównej. Porozumienia lub uzgodnione praktyki dotyczące przesyłek towarowych dostarczanych do EOG nie ograniczają konkurencji w ramach EOG, ani nie mają wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Ponadto interwencje rządowe w wielu zainteresowanych państwach wykluczają zastosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG.

(¹) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.U. Dz 374, s. 1)

Skarga wniesiona w dniu 24 stycznia 2011 r. — British Airways przeciwko Komisji

(Sprawa T-48/11)

(2011/C 80/57)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: British Airways plc (Harmondsworth, Zjednoczone Królestwo) (przedstawiciele: K. Lasok, QC, R. O'Donoghue, barristers, i B. Louveaux, solicitor)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie nieważności decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznaje w niej, że skarżąca brała udział w naruszeniu dotyczącym prowizji od dopłat, lub przekazanie sprawy Komisji, aby ponownie rozważyła swą decyzję w tym zakresie;
- stwierdzenie nieważności decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznaje w niej, że naruszenie skarżącej rozpoczęło się w dniu 22 stycznia 2001 r., i zastąpienie tej daty datą 1 października 2001 r. lub przekazanie sprawy Komisji, aby ponownie rozważyła swą decyzję w tym zakresie;
- stwierdzenie nieważności decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznaje w niej, że kwestie dotyczące Hong Kongu, Japonii, Indii, Tajlandii, Singapuru, Korei oraz Brazylii naruszały art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy ze Szwajcarią, lub przekazanie sprawy Komisji, aby ponownie rozważyła swą decyzję w tym zakresie;

- uchylenie lub znaczne obniżenie grzywny nałożonej w decyzji na skarżącą, zważywszy na wszystkie okoliczności wspomniane powyżej lub na każdą z nich lub na podstawie nieograniczonego prawa orzekania przysługującego Sądowi;
- obciążenie Komisji wszystkimi kosztami i wydatkami, które skarżąca poniosła w związku z tym postępowaniem.

Zarzuty i główne argumenty

Skarżąca wnosi o stwierdzenie nieważności części decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39.258 — Lotniczy przewóz towarów) w sprawie koordynacji różnych składników ceny pobieranej za usługi lotniczego przewozu towarów na: (i) trasach między lotniskami w EOG; (ii) trasach między lotniskami w UE oraz lotniskami poza EOG; (iii) trasach między lotniskami w państwach EOG, które nie są państwami członkowskimi UE, i państwami trzecimi oraz trasach między lotniskami w UE i Szwajcarii. Stwierdzona w decyzji koordynacja dotyczy dopłaty paliwowej, dopłaty do bezpieczeństwa oraz zapłaty spedytorom prowizji od dopłat.

Na poparcie swej skargi skarżąca podnosi siedem zarzutów:

- 1) Zarzut pierwszy opiera się na oczywistych błędach w ocenie i nieodpowiednim uzasadnieniu, jako że Komisja nie przedstawiła wystarczająco dokładnych dowodów na to, że skarżąca brała udział w koordynowaniu zapłaty prowizji od dopłat, i pominęła istotną część znajdujących się w jej posiadaniu dowodów wskazujących na to, że skarżąca nie uczestniczyła w rzeczonym koordynowaniu.
- 2) Zarzut drugi opiera się na oczywistym błędzie w ocenie i naruszeniu spoczywającego na Komisji obowiązku udowodnienia w sposób wymagany prawem daty, w której naruszenie skarżącej rozpoczęło się. W tym względzie skarżąca twierdzi, że:
 - przyjęte dowody nie są zgodne z kryteriami dokładności i spójności w odniesieniu do czasu trwania naruszenia;
 - ustalenie Komisji dotyczące daty początkowej jest sprzeczne z zasadą *in dubio pro reo*.
- 3) Zarzut trzeci opiera się na naruszeniach prawa, błędach w zakresie ustaleń faktycznych oraz oczywistych błędach w ocenie, jako że Komisja nie była uprawniona do zastosowania art. 101 TFUE lub art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do sytuacji dotyczącej lotniczych uregulowań prawnych i systemów administracyjnych w Hong Kongu, Japonii, Indiach, Tajlandii, Singapurze, Korei i Brazylii lub nie wykonała swych uprawnień zgodnie z zasadą kurtuazji międzynarodowej lub nie uwzględniła w ogóle albo nie uwzględniła należyście zasady kurtuazji międzynarodowej przy wykonywaniu swych uprawnień.