

4. Zarzut czwarty, zgodnie z którym zaskarżona decyzja narusza art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego kwalifikując – bez właściwej analizy – kontakty, które miały miejsce poza EOG, kontakty dotyczące sojuszu WOW (sojuszu pomiędzy Japan Airlines Cargo, Lufthansa Cargo, SAS Cargo i Singapore Airlines Cargo) oraz kontakty dotyczące prowizji od dopłat, jako części tego samego jednolitego i ciągłego naruszenia, łącznie z kontaktami pomiędzy konkurentami, które miały miejsce na poziomie siedzib.
5. Zarzut piąty, zgodnie z którym zaskarżona decyzja narusza art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w zakresie w jakim decyzja ta opiera się na przeświadczeniu, że kontakty pomiędzy konkurentkami, które miały miejsce poza EOG stanowią naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG. W opinii strony skarżącej porozumienia lub uzgodnione praktyki dotyczące przychodzących przesyłek towarowych nie ograniczają konkurencji w obrębie EOG, ani też nie mają wpływu na handel pomiędzy państwami członkowskimi. Co więcej, jak twierdzi strona skarżąca, zawarta w zaskarżonej decyzji analiza zmierzająca do ustalenia czy interwencja rządowa mająca miejsce w wielu państwach, których sprawa dotyczy wyklucza stosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, opiera się na błędnym kryterium prawnym.

<sup>(1)</sup> 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 (Dz.U. 2003, L 1, s. 1).

### Skarga wniesiona w dniu 31 maja 2017 r. – Cathay Pacific Airways/Komisja

(Sprawa T-343/17)

(2017/C 239/76)

Język postępowania: angielski

#### Strony

Strona skarżąca: Cathay Pacific Airways Ltd (Hong Kong, Chiny) (przedstawiciele: R. Kreisberger, Barrister i N. Grubeck, Barrister, M. Rees, Solicitor i adwokat E. Estellon)

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 zakresie w jakim dotyczy strony skarżącej;
- stwierdzenie nieważności art. 3 zaskarżonej decyzji w zakresie w jakim nakłada na stronę skarżącą grzywnę w kwocie 57 120 000 EUR lub tytułem żądania ewentualnego, obniżenie kwoty grzywny;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania, w tym kosztami poniesionymi przez stronę skarżącą.

#### Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu strona skarżąca formułuje siedem zarzutów.

1. Zarzut pierwszy, zgodnie z którym Komisja naruszyła prawo i dokonała błędnej oceny okoliczności faktycznych, a także nie spełniła wymogów dowodowych czyniąc stroną skarżącą w art. 1 ust. 1 i 4 rozstrzygnięcia zaskarżonej decyzji jej adresatem oraz stwierdzając, że uczestniczyła ona w jednolitym i ciągłym naruszeniu
  - Strona skarżąca podnosi, że brak jest podstawy prawnej do obciążenia jej odpowiedzialnością za naruszenia wewnątrz europejskie.
  - Strona skarżąca podnosi w dalszej kolejności, że brak jest stosowanej podstawy faktycznej do obciążenia jej odpowiedzialnością za naruszenia wewnątrz europejskie.
  - Strona skarżąca twierdzi również, że powołanie się przez Komisję na nowe argumenty stanowi naruszenie jej prawa do obrony.

- Wreszcie strona skarżąca twierdzi, że fakt, iż Komisja niezgodnie z prawem wymieniła ją w art. 1 ust. 1–4, unicestwia jej próby ustalenia, że strona skarżąca uczestniczyła w zarzucanym jednolitym i ciągłym naruszeniu.
2. Zarzut drugi, zgodnie z którym Komisja przyjmując drugą decyzję w odniesieniu do strony skarżącej, w której przypisała jej odpowiedzialność za nowe zachowania stanowiące naruszenia, naruszyła art. 25 rozporządzenia 1/2003, a także zasadę pewności prawa, sprawiedliwości i dobrej administracji w wymiarze sprawiedliwości.
3. Zarzut trzeci, zgodnie z którym Komisja nie wykazała w sposób wymagany prawem, że strona skarżąca ponosi odpowiedzialność za udział w zarzucanym jednolitym i ciągłym naruszeniu.
- W opinii strony skarżącej Komisja nie poświęciła stronie skarżącej odrębnej uwagi oraz nie ustaliła indywidualnych składników jednolitego i ciągłego naruszenia, w którym udział jej zarzuca.
- Strona skarżąca podnosi w dalszej kolejności, że nie wykazała istnienia ogólnego planu realizacji wspólnego celu.
- Strona skarżąca twierdzi również, że Komisję nie wykazała by strona skarżąca uczestniczyła w jednolitym i ciągłym naruszeniu lub posiadała konieczny zamiar uczestniczenia w nim.
- Wreszcie strona skarżąca podnosi, że brak jest dowodów na okoliczność, iż posiadała ona konieczną wiedzę o naruszeniu.
4. Zarzut czwarty, zgodnie z którym Komisja nie uzasadniła w sposób wystarczający ustalenia jakoby strona skarżąca miała uczestniczyć w zarzucanym jednolitym i ciągłym naruszeniu.
5. Zarzut piąty, zgodnie z którym Komisja błędnie oparła się na działalności strony skarżącej na gruncie systemów prawnych państwach trzecich jako na dowodach na jej udział w zarzucanym jednolitym i ciągłym naruszeniu oraz nie uzasadniła swego stanowiska w tym zakresie.
- W opinii strony skarżącej Komisja nie podjęła spoczywającego na niej ciężaru dowodu w stosunku do zachowania strony skarżącej na terytorium Hong Kongu oraz nie uzasadniła swego stanowiska w tym zakresie.
- Strona skarżąca podnosi w dalszej kolejności, że Komisja nie wykazała by zachowanie strony skarżącej na terytorium Hong Kongu miało anykonkurencyjny cel.
- Strona skarżąca twierdzi również, że była zobowiązana systemem prawnym Hong Kongu do złożenia zbiorowych wniosków.
- Wreszcie strona skarżąca powołuje się na naruszenie zasad kurtuazji i nieingerencji.
6. Zarzut szósty, zgodnie z którym Komisja nie posiada kompetencji do stosowania art. 101 TFUE w odniesieniu do zachowań dotyczących lotów przychodzących, to jest, do usług lotniczego przewozu towarów z państw trzecich do Europy.
7. Zarzut siódmy, zgodnie z którym Komisja naruszyła prawo obliczając kwotę grzywny nałożonej na stronę skarżącą.

---

**Skarga wniesiona w dniu 31 maja 2017 r. – Latam Airlines Group i Lan Cargo/Komisja**

**(Sprawa T-344/17)**

(2017/C 239/77)

*Język postępowania: angielski*

**Strony**

*Strona skarżąca:* Latam Airlines Group SA (Santiago, Chile), Lan Cargo SA (Santiago) (przedstawiciele: B. Hartnett, Barrister, adwokat O. Geiss oraz W. Sparks, Solicitor)

*Strona pozwana:* Komisja Europejska