

Skarga wniesiona w dniu 20 stycznia 2011 r. — Fraas przeciwko OHIM (Wzór w karo w kolorach różowym, fioletowym, beżowym i ciemno szarym)

(Sprawa T-31/11)

(2011/C 72/49)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: V. Fraas GmbH (Helmbrechts-Wüstenselbitz, Niemcy) (przedstawiciele: adwokaci R. Kunze i G. Würtenberger)

Strona pozwana: Urząd Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego (znaki towarowe i wzory)

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie nieważności decyzji Czwartej Izby Odwoławczej Urzędu Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego (znaki towarowe i wzory) z dnia 15 listopada 2010 r. w sprawie R 1284/2010-4;
- obciążenie OHIM kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Zgłoszony wspólnotowy znak towarowy: Graficzny znak towarowy przedstawiający wzór w karo w kolorach różowym, fioletowym, beżowym i ciemno szarym dla towarów z klas 18, 24 i 25

Decyzja eksperta: Odrzucenie zgłoszenia

Decyzja Izby Odwoławczej: Oddalenie odwołania

Podniesione zarzuty: Naruszenie art. 7 ust. 1 lit. b) w związku z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 207/2009⁽¹⁾, ponieważ rozpatrywany znak ma charakter odróżniający, oraz naruszenie art. 75 i 76 rozporządzenia (WE) nr 207/2009, ponieważ Izba Odwoławcza nie ustosunkowała się do przedstawionej przez skarżącą obszernej argumentacji o charakterze faktycznym i prawnym.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (Dz.U. L 78, s. 1).

Skarga wniesiona w dniu 21 stycznia 2011 r. — Cathay Pacific Airways przeciwko Komisji

(Sprawa T-38/11)

(2011/C 72/50)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Cathay Pacific Airways (przedstawiciele: D. Vaughan, QC, R. Kreisberger, Barrister, B. Bär-Bouyssière, adwokat, i M. Rees, Solicitor)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie nieważności art. 2 decyzji Komisji w zakresie, w jakim dotyczy on skarżącej;
- stwierdzenie nieważności art. 3 decyzji Komisji w zakresie, w jakim dotyczy on skarżącej;
- stwierdzenie nieważności art. 5 decyzji Komisji w zakresie, w jakim nakłada on na Cathay Pacific grzywnę w kwocie 57 120 000 lub — ewentualnie — obniżenie kwoty tej grzywny;
- oraz obciążenie Komisji kosztami poniesionymi przez skarżącą w związku z wniesieniem niniejszej skargi.

Zarzuty i główne argumenty

Strona skarżąca wnosi o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie COMP/39258 — Fracht lotniczy, w zakresie, w jakim Komisja obciążyła skarżącą odpowiedzialnością za naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 EOG polegające na koordynowaniu różnych składników cen, jakie miałyby pobierane za świadczenie usług przewozu towarów drogą lotniczą, w odniesieniu do i) dopłat paliwowych, ii) dopłat z tytułu bezpieczeństwa oraz iii) nieuiszczania prowizji od dopłat na trasach i) między portami lotniczymi w ramach EOG a portami lotniczymi poza EOG oraz ii) między portami lotniczymi w państwach będących stronami porozumienia EOG, lecz niebędących państwami członkowskimi, a państwami trzecimi. Tytułem żądania ewentualnego strona skarżącą wnosi o uchylenie bądź znaczące obniżenie nałożonej na nią grzywny.

W uzasadnieniu skargi strona skarżącą podnosi osiem zarzutów:

- 1) W ramach zarzutu pierwszego skarżącą twierdzi, że Komisja naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie, uznając, że skarżącą uczestniczyła w jednym, ciągłym naruszeniu o zasięgu globalnym. Znaczna większość praktyk zarzuconych skarżącą w zaskarżonej decyzji:
 - nie stanowi naruszenia, ponieważ praktyki te dotyczą wymiany informacji powszechnie dostępnych, lub;
 - stanowi część obowiązkowej zbiorowej procedury zatwierdzania, lub;
 - miała miejsce poza okresem naruszenia lub nie jest objęta zakresem jurysdykcji Komisji.

Ponadto Komisja nie wykazała, że opisane w zaskarżonej decyzji działania skarżącej dowodzą tego, że uczestniczyła ona w realizacji wspólnego planu, zmierzającego do osiągnięcia wspólnego celu.

2) W ramach zarzutu drugiego skarżąca twierdzi, że Komisja naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie, uznając, że skarżąca nie była zobowiązana do uczestnictwa w zbiorowej procedurze zmierzającej do uzyskania zatwierdzenia dopłat przez Civil Aviation Department (ministerstwo lotnictwa cywilnego, zwane dalej „CAD”) Specjalnego Regionu Administracyjnego Hongkong (HKSAR) Chińskiej Republiki Ludowej. Jak wynika jasno ze skierowanego do przewodniczącego Komisji Europejskiej pisma hongkońskiego CAD z dnia 3 września 2009 r., przewoźnicy byli zobowiązani do uzgodnienia szczegółowych informacji zawartych we wnioskach zbiorowych, w tym wysokości dopłat, o których zatwierdzenie wnioskowali, oraz byli oni zobowiązani do pobierania dopłat ustalonych przez CAD.

3) W ramach zarzutu trzeciego skarżąca twierdzi, że Komisja naruszyła prawo, uznając, że argument dotyczący konieczności spełnienia wymogu nałożonego przez państwo nie ma zastosowania do praktyk skarżącej w Hongkongu (a także w Indiach, na Sri Lance, w Japonii, na Filipinach i w Singapurze) oraz że wniosek, iż postępowanie skarżącej stanowi naruszenie art. 101 TFUE jest oczywiście wadliwy.

4) W ramach zarzutu czwartego skarżąca podnosi, że Komisja w sposób oczywisty naruszyła prawo, gdyż stwierdzenie, że skarżąca popełniła naruszenie stanowi bezpośrednią ingerencję w sprawy wewnętrzne Hongkongu, a tym samym:

— narusza uznaną w prawie międzynarodowym publicznym zasadę nieingerencji lub kurtuazji międzynarodowej; oraz

— prowadzi do powstania bezpośredniej kolizji jurysdykcji, naruszając zasadę pewności prawa.

5) W zarzucie piątym skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła prawo przy porównywaniu uregulowań Hongkongu z odpowiadającymi im uregulowaniami obowiązującymi w Dubaju. Instytucja ta powinna była wykluczyć z zakresu naruszenia Cathay Pacific i Hongkong, na podstawie podobnej do tej, na której wykluczyła Dubaj.

6) W ramach zarzutu szóstego skarżąca twierdzi, że Komisja naruszyła prawo uznając, że działalność skarżącej w Hongkongu i w przewidujących stosowne uregulowania państwach spoza UE mogła mieć na celu wyeliminowanie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji w ramach UE/EOG. Komisja nie stwierdziła też, że naruszenie miało antykonkurencyjne skutki.

7) W zarzucie siódmym, skarżąca twierdzi, że w odniesieniu do lotów z Hongkongu i innych państw trzecich do państw należących do EOG Komisja nie posiadała kompetencji do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i nałożenia grzywien, gdyż nie wystąpiły żadne skutki dla wymiany handlowej na terenie UE ani między państwami członkowskimi.

8) W ramach zarzutu ósmego skarżąca utrzymuje, że nawet jeśli nie stwierdzono nieważności rozstrzygnięcia polegającego na stwierdzeniu, że popełniła ona naruszenie, to i tak wymierzona wobec niej grzywna winna zostać uchylona lub obniżona. Przyjęta przez Komisję wartość sprzedaży została bowiem znacznie zawyżona, przy czym instytucja ta nie uwzględniła poziomu indywidualnego zaangażowania skarżącej w naruszenie. Skarżąca zwraca się do Sądu o wymierzenie grzywny symbolicznej lub znaczne jej obniżenie, w ramach wykonywania nieograniczonego prawa orzekania wynikającego z art. 261 TFUE.

Postanowienie Sądu z dnia 10 stycznia 2011 r. — Labate przeciwko Komisji

(Sprawa T-389/09) ⁽¹⁾

(2011/C 72/51)

Język postępowania: angielski

Prezes pierwszej izby zarządził wykreślenie sprawy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 312 z 19.12.2009.

Postanowienie Sądu z dnia 12 stycznia 2011 r. — Maximuscle przeciwko OHIM — Foreign Supplement Trademark (GAKIC)

(Sprawa T-198/10) ⁽¹⁾

(2011/C 72/52)

Język postępowania: angielski

Prezes piątej izby zarządził wykreślenie sprawy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 179 z 3.7.2010.