

Wreszcie skarżąca twierdzi, że również ze względu na nieposzanowanie ww. wytycznych Komisja naruszyła ponadto zasady równości i proporcjonalności. Zdaniem skarżącej naruszyła ona bowiem zasadę równości z uwagi na to, że nie potraktowała sprawy Republiki Portugalskiej w taki sam sposób, w jaki potraktowała inne podobne przypadki, w szczególności stosując 5 % współczynnik korygujący zgodnie z wytycznymi. Skarżąca utrzymuje, że Komisja naruszyła zasadę proporcjonalności, ponieważ z uwagi na nieprzestrzeganie ww. wytycznych Komisja zastosowała znacznie wyższe współczynniki korygujące — tzn. pomiędzy 44,32 % i 90,48 % — niż ten, którego zastosowanie uzasadnione było w świetle rozpatrywanej szkody finansowej.

Z tego samego względu Komisja naruszyła art. 7 ust. 4 rozporządzenia nr 1258/1999 zgodnie z którym „Komisja dokonuje oszacowania kwot, które mają być wykluczone z uwzględnieniem w szczególności stwierzonego stopnia niezgodności. Komisja uwzględnia naturę i wagę naruszenia przepisów oraz stratę finansową poniesioną przez Wspólnotę”.

(¹) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 885/2006 z dnia 21 czerwca 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1290/2005 w zakresie akredytacji agencji płatniczych i innych jednostek, jak również rozliczenia rachunków EFGR i EFRROW.

(²) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 43/2003 z dnia 23 grudnia 2002 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń (WE) nr 1452/2001, (WE) nr 1453/2001 i (WE) nr 1454/2001 w odniesieniu do pomocy dla lokalnej produkcji roślin uprawnych w najbardziej peryferyjnych regionach Unii Europejskiej.

(³) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1258/99 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej.

Skarga wniesiona w dniu 25 stycznia 2011 r. — Singapore Airlines i Singapore Airlines Cargo PTE przeciwko Komisji

(Sprawa T-43/11)

(2011/C 89/43)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Singapore Airlines Ltd i Singapore Airlines Cargo PTE Ltd (przedstawiciele: J. Kallaugh, Solicitor, J.P. Poitras, Solicitor, J.R. Calzado i É. Barbier de la Serre, lawyers)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania strony skarżącej

— Stwierdzenie nieważności decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie COMP/39.258 — Lotniczy przewóz towarów;

— Tytułem uzupełniającym lub ewentualnym obniżenie kwoty nałożonej na skarżące grzywny; oraz

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi skarżące podnoszą sześć zarzutów:

1) Pierwszy zarzut dotyczy naruszenia w decyzji istotnych wymogów proceduralnych w tym:

— Prawa do niezawisłego i bezstronnego sądu;

— Prawa do pewności prawa i przewidywalnych kar; oraz

— Przysługującego skarżącym prawa do obrony zważywszy, że Singapore Airlines Cargo PTE Ltd nie udzielono dostępu do przedstawionych przez inne przedsiębiorstwa odpowiedzi na skierowane do nich pismo w sprawie przedstawienia zarzutów oraz do pozostałego materiału dowodowego w posiadaniu Komisji na którym oparła się ona w decyzji.

2) Drugi zarzut dotyczy wadliwości decyzji ze względu na szereg błędów dotyczących okoliczności faktycznych i naruszeń prawa przy stosowaniu art. 101 TFUE w odniesieniu do charakteru i zakresu rzekomego „kartelu” a mianowicie okoliczności że:

— Uzasadnienie decyzji jest niewystarczające, ponieważ brak w nim wytłumaczenia podstaw zawartych w niej głównych ustaleń oraz określenia rynków właściwych.

— Decyzja jest dotknięta błędami w ocenie w odniesieniu do charakteru i zakresu rzekomego „kartelu”. W szczególności zarzucane w decyzji kontakty nie tworzą jednolitej światowej sieci a ustalenie, że kontakty te łączy „wspólny cel” nie jest poparte dowodami;

— Komisja naruszyła prawo przy określaniu elementów zarzucanego złożonego naruszenia;

— Komisja nieprawidłowo oceniła zarzucane złożone naruszenie w odniesieniu do braku zapłaty prowizji od dopłat; oraz

— Komisja naruszyła prawo i dokonała błędnej oceny traktując trzy zarzucane „elementy” naruszenia jak jednolite naruszenie.

3) Trzeci zarzut odnosi się do naruszenia prawa przez Komisję i popełnienia przez nią błędów dotyczących okoliczności faktycznych przez zastosowanie art. 101 TFUE do zachowania związanego ze sprzedażą na obszarach objętych właściwością zagranicznych organów ponieważ:

- Komisja naruszyła prawo i popełniła błędy dotyczące okoliczności faktycznych stosując art. 101 TFUE do zachowania mającego wpływ na rynki znajdujące się poza UE, naruszając tym samym przepisy ograniczające właściwość UE w zakresie takiego zachowania; oraz
 - Komisja naruszyła prawo i popełniła błędy w ocenie odmawiając uwzględnienia okoliczności, że w zajmujących ważne miejsce w decyzji obszarach objętych właściwością zagranicznych organów, decyzja nie odzwierciedla prawidłowo okoliczności, iż zachowanie było czynnie nadzorowane i skutecznie egzekwowane przez organy rządowe.
- 4) Zarzut czwarty dotyczy okoliczności, iż Komisja popełniła pewną liczbę błędów przypisując zarzucane naruszenie Singapore Airlines Cargo PTE Ltd, a mianowicie tego że:
- Komisja wielokrotnie naruszyła prawo i popełniła liczne błędy w ocenie analizując i uwzględniając kontakty sprzed dnia 1 maja 2004 r., kontakty dotyczące żądań spedytorów odnoszących się do zapłaty prowizji, kontakty dotyczące dopłaty bezpieczeństwa, kontakty dotyczące dopłaty paliwowej poza UE oraz kontakty dotyczące dopłaty paliwowej w UE;
 - Komisja naruszyła prawo i popełniła błędy w ocenie w odniesieniu do wykorzystywania kontaktów sojuszu WOW w celu ustalenia uczestnictwa Singapore Airlines Cargo PTE Ltd w zarzucanym naruszeniu; oraz
 - Komisja nie ustaliła, że Singapore Airlines Cargo PTE Ltd wiedziała lub powinna była wiedzieć o zarzucanym naruszeniu lub o składających się na nie elementach.
- 5) Piąty zarzut dotyczy naruszenia przez Komisję spoczywającego na niej obowiązku uważnego i bezstronnego zbadania wszystkich aspektów sprawy zgodnie z zasadą dobrej administracji.
- 6) Szósty zarzut dotyczy wielokrotnego naruszenia prawa w decyzji i popełnienia w niej błędów w ocenie przy obliczaniu grzywny nałożonej na skarżące, a mianowicie okoliczności że:
- Komisja naruszyła Wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia 1/2003 (Dz.U. 2006, 10, s. 2) zasadę proporcjonalności i równości przy obliczaniu wartości sprzedaży, ponieważ nie uwzględniła:
 - Okoliczności iż obroty dotyczące towarów wwożonych nie odnoszą się do sprzedaży wewnątrz EOG;
 - Ograniczonego geograficznie zakresu zachowania w odniesieniu do którego w decyzji stwierdza się naruszenie;
 - Względnej roli skarżących; oraz
 - Okoliczności, że rzekoma koordynacja dotyczyła jedynie dopłat.
 - Komisja nie uwzględniła w odpowiedni sposób zakresu i czasu trwania uczestnictwa Singapore Airlines Cargo PTE Ltd w zarzucanym naruszeniu; oraz
 - Nieudzielanie w decyzji Singapore Airlines Cargo PTE Ltd obniżki w związku z ograniczonym uczestnictwem [w naruszeniu] stanowi naruszenie zasady równego traktowania.

Skarga wniesiona w dniu 24 stycznia 2011 r. — Fraas przeciwko OHIM (Wzór w karo w kolorach ciemno szarym, jasno szarym, czarnym, beżowym, ciemno czerwonym i jasno czerwonym)

(Sprawa T-50/11)

(2011/C 89/44)

Język postępowania: niemiecki

Strony

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

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 1316/2010-4;

- obciążenie OHIM kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

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

Decyzja eksperta: Odrzucenie zgłoszenia