



Odwołanie od postanowienia Sądu (pierwsza izba) wydanego w dniu 29 kwietnia 2024 r. w sprawie T-277/23, Global 8 Airlines/Komisja, wniesione w dniu 9 lipca 2024 r. przez Global 8 Airlines

(Sprawa C-482/24 P)

(C/2024/5612)

Język postępowania: angielski

Strony

Wnosząca odwołanie: Global 8 Airlines (przedstawiciele: E. Novicāne i K. Novicāns, advokāti)

Druga strona postępowania: Komisja Europejska

Żądania wnoszącego odwołanie

- Uznanie odwołania od postanowienia Sądu (pierwsza izba) z dnia 29 kwietnia 2024 r. za dopuszczalne i zasadne;
- Uchylenie wspomnianego orzeczenia Sądu w całości oraz
- Obciążenie Komisji Europejskiej kosztami poniesionymi przez wnoszącą odwołanie w postępowaniu odwoławczym w całości.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie odwołania wnosząca je podnosi dwa zarzuty w celu podważenia oceny Sądu. Głównym argumentem wnoszącej odwołanie jest to, że na etapie postępowania sądowego DG MOVE zmieniła swoje podejście z podstawy materialnej (przyczyny umieszczenia samolotów odrzutowych wnoszącej odwołanie w wykazie zakazanych lotów) na podstawę proceduralną (brak jest w ogóle decyzji wywołującej skutki prawne dla wnoszącej odwołanie). W orzeczeniu Sądu poparto zmienione podejście DG MOVE i uznano, że sytuacja obejmuje jedynie odrzucenie planu lotu [kwestia podlegająca EUROCONTROL (zapewnienie służb ruchu lotniczego) działającej w imieniu państw członkowskich zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii dotyczącymi służb ruchu lotniczego].

Zarzut pierwszy dotyczący tego, że Sąd dokonał błędnej wykładni systematyki rozporządzenia 833/2014⁽¹⁾. Pojęcie „statków powietrznych będących własnością Rosjan lub przez nich kontrolowanych” – rozumowanie leżące u podstaw decyzji DG MOVE – zostało wprowadzone w art. 3d ust. 1 rozporządzenia 833/2014, podczas gdy działalność EUROCONTROL (menedżera sieci) dotycząca służb ruchu lotniczego (w tym zatwierdzanie lub odrzucanie planu lotu) jest uregulowana w odrębnym art. 3e, odzwierciedlającym wspierającą rolę, jaką ma pełnić menedżer sieci. W konsekwencji uprawnienie, teoretycznie, DG MOVE albo państw członkowskich do niezależnego określania (oceny) statusu statku powietrznego zostaje zachowane.

Zarzut drugi dotyczący tego, że Sąd dokonał błędnej wykładni rozpatrywanego prawodawstwa Unii stosowanego w praktyce przez DG MOVE, państwa członkowskie i EUROCONTROL. Akta sprawy wskazują na jasną i ogólnie spójną praktykę wszystkich zaangażowanych podmiotów – państw członkowskich, Komisji Europejskiej i EUROCONTROL – to znaczy, że to tylko DG MOVE – co do zasady – podejmuje ostateczną decyzję w sprawie dokładnego statusu statku powietrznego, a wszystkie inne podmioty jedynie wdrażają tę decyzję w ramach swoich odpowiednich kompetencji (w tym EUROCONTROL jako menedżer sieci w imieniu państw członkowskich).

⁽¹⁾ Dz.U. 2014, L 229, s. 1.