

- a) tylko do pojedynczej cząsteczki, jeżeli jest ona wprowadzana do obrotu jako produkt;
- b) do pierwszego wprowadzenia do obrotu produktu objętego patentem, niezależnie od tego, czy jest to produkt jednoskładnikowy zawierający lek objęty patentem podstawowym pozostającym w mocy, czy też pierwszy produkt złożony, lub
- c) do a) lub b), według wyboru uprawnionego z patentu, niezależnie od daty wydania pozwolenia na dopuszczenie do obrotu?

Jeśli jedna z powyższych możliwości ma zastosowanie, to dlaczego?

(¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 469/2009 z dnia 6 maja 2009 r. dotyczące dodatkowego świadectwa ochronnego dla produktów leczniczych (Dz.U. 2009, L 152, s. 1).

Odwołanie wniesione w dniu 3 marca 2022 r. przez Gminę Miasto Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o. od wyroku Sądu z dnia 21 grudnia 2021 r. w sprawie T-263/15 RENV, Gmina Miasto Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo przeciwko Komisji

(Sprawa C-163/22 P)

(2022/C 191/28)

Język postępowania: polski

Strony

Strona skarżąca: Gmina Miasto Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o. (Przedstawiciele: K. Gruszecka-Spychała, P. K. Rosiak, radcy prawni)

Pozostali uczestnicy postępowania: Komisja Europejska, Rzeczpospolita Polska

Żądania wnoszących odwołanie

- uchylenie wyroku Sądu z dnia 21 grudnia 2021 r. w sprawie T-263/15 RENV, Gmina Miasto Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo przeciwko Komisji;
- wydanie ostatecznego orzeczenia w sprawie, uznającego za zasadne pierwszy, czwarty i szósty zarzut skargi w zakresie objętym niniejszym odwołaniem i stwierdzającego nieważność zaskarżonej decyzji, zgodnie z żądaniem skargi;
- rozstrzygnięcie w orzeczeniu, o którym mowa w punkcie 2 powyżej, o kosztach postępowań w pierwszej instancji i postępowań odwoławczych.

Zarzuty i główne argumenty

Zarzut pierwszy, dotyczący naruszenia prawa, jakiego dopuścił się Sąd przy dokonywaniu wykładni art. 107 ust. 1 TFUE w związku z analizą części pierwszej pierwszego zarzutu skargi w zakresie niewłaściwego zidentyfikowania korzyści oraz błędnego określenia kwoty pomocy podlegającej zwrotowi, podniesionego w ramach zarzutu czwartego skargi.

Zarzut drugi, dotyczący naruszenia prawa, jakiego dopuścił się Sąd nie uwzględniając przy rozpatrywaniu zastrzeżenia drugiego zarzutu szóstego skargi dotyczącego niezgodności z prawem cofnięcia decyzji 2014/883/UE (¹) i zastąpienia jej zaskarżoną decyzją zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań, pewności prawa i efektywnej ochrony prawnej, poprzez przyjęcie niezgodnej z prawem interpretacji, dopuszczającej dowolne wycofanie przez Komisję własnego aktu prawnego, już zaskarżonego do Sądu, i dowolną zmianę jego treści, bez wzięcia pod uwagę interesów i oczekiwań strony, która ten akt prawny zaskarżyła.

Zarzut trzeci, dotyczący naruszenia prawa przez Sąd przy rozpatrywaniu zastrzeżenia trzeciego zarzutu szóstego skargi, dotyczącego naruszenia praw proceduralnych skarżących, jak też zasady dobrej administracji, lojalnej współpracy i ochrony uzasadnionych oczekiwań – poprzez niestwierdzenie obowiązku Komisji zmiany decyzji o wszczęciu postępowania albo wydania przez Komisję w tym zakresie nowej decyzji, w sytuacji, gdy zostały spełnione przedstawione w zaskarżonym wyroku warunki do skorygowania lub rozszerzenia decyzji o wszczęciu postępowania.

(¹) Decyzja Komisji 2014/883/UE z dnia 11 lutego 2014 r. w sprawie środka SA.35388 (13/C) (ex 13/NN i ex 12/N) – Polska – Utworzenie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo (notyfikowana jako dokument nr C(2014) 759); Dz.U. 2014, L 357, s. 51.

Skarga wniesiona w dniu 4 marca 2022 r. – Komisja Europejska/Królestwo Danii

(Sprawa C-167/22)

(2022/C 191/29)

Język postępowania: duński

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: L. Grønfeldt i P. Messina, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Królestwo Danii

Żądania

- stwierdzenie, że, poprzez ograniczenie do 25 godzin maksymalnego czasu postoju na publicznych miejscach postoju znajdujących się wzdłuż duńskiej sieci autostradowej, Królestwo Danii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy przepisów dotyczących swobody świadczenia usług transportowych przewidzianych w art. 1 ust. 8 i 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (¹) oraz
- obciążenie Królestwa Danii kosztami postępowania w sprawie.

Zarzuty i główne argumenty

Komisja podnosi, że ww. ograniczenie maksymalnego czasu postoju do 25 godzin, chociaż nie stanowi dyskryminacji bezpośredniej, stanowi jednak przeszkodę w swobodnym świadczeniu usług, ponieważ nie dotyczy duńskich i innych niż duńscy przewoźników drogowych w ten sam sposób. Kierowcom zatrudnionym przez przewoźników innych niż duńscy trudniej jej wywiązać się z ciążących na nich obowiązków w zakresie przestrzegania okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku, jakie wynikają z prawa Unii, a w szczególności z rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (²), niż kierowcom zatrudnionym przez duńskich przewoźników posiadających centra operacyjne w Danii, do których kierowcy ci mogą wrócić i parkować swe pojazdy w okresie odpoczynku.

Zdaniem Komisji ograniczenie to nie może być uzasadnione przywołanymi przez Danię celami polegającymi na zapewnieniu, że kierowcy będą mieli większe możliwości skorzystania z przerw w pracy i krótszych okresów wypoczynku, że nie będzie dochodziło do niezgodnego z prawem i niebezpiecznego dla ruchu postoju na parkingach przy autostradzie, że na parkingach będą panowały należyte warunki, dzięki którym nie będą tam występować negatywne skutki długotrwałego postoju oraz że chronione będą zarówno środowisko naturalne, jak i warunki pracy kierowców, ponieważ ograniczenie to nie jest odpowiednie do osiągnięcia tych celów i wykracza poza to, co jest niezbędne do ich osiągnięcia.

(¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. 2009, L 300, s. 72).

(²) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1).