

- obciążenie EUIPO kosztami postępowania poniesionymi przez stronę skarżącą w postępowaniu przed Sądem i Izba Odwoławczą.

Podniesiony zarzut

- Naruszenie art. 60 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1001 ze względu na stwierdzenie istnienia prawdopodobieństwa wprowadzenia odbiorców w błąd w przypadku wcześniejszego słownego unijnego znaku towarowego nr 3 105 491 i późniejszego półgraficznego unijnego znaku towarowego nr 15 856 297 strony skarżącej.

Skarga wniesiona w dniu 14 sierpnia 2020 r. – Daimler / Komisja

(Sprawa T-509/20)

(2020/C 320/62)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Daimler AG (Stuttgart, Niemcy) (przedstawiciele: N. Wimmer, C. Arhold i G. Ollinger, Rechtsanwälte)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności decyzji pozwanej wydanej na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽¹⁾, w szczególności na podstawie art. 8 ust. 5 akapit 2 w zakresie, w jakim w art. 1 ust. 1 decyzji w związku z Załącznikiem I tabela 1 i 2 w kolumnie D wskazano średni indywidualny poziom emisji CO₂ oraz w kolumnie I oszczędności w zakresie CO₂ wynikające z inwestycji w eko-innowacje;
- zawieszenie niniejszego postępowania do momentu wydania prawomocnego orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie T-359/19; oraz
- obciążenie pozwanej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Niniejsza skarga ma na celu stwierdzenie nieważności decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/1035 z dnia 3 czerwca 2020 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2018 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 ⁽²⁾.

Skarga opiera się na następujących zarzutach.

1. Zarzut pierwszy: Naruszenie art. 12 ust. 1 akapit 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w związku z art. 1 ust. 3 decyzji wykonawczej (EU) 2015/158 ⁽³⁾ w związku z art. 6 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 ⁽⁴⁾. W drodze swojej decyzji pozwana naruszyła ww. przepisy w ten sposób, że zaniechała w ramach wprowadzonej przez nią metody badań stosowanej dla badań ad hoc, wstępnego indywidualnego przygotowania.
 - Komisja w decyzji wykonawczej (UE) 2015/158 w art. 1 ust. 3 ustanowiła indywidualną metodę badań. W motywie 10 tej samej decyzji ustanowiła w sposób dorozumiany, że ta metoda badania zakłada przeprowadzenie wstępnego indywidualnego przygotowania.

- Bez wstępnego indywidualnego przygotowania nie można byłoby, z naruszeniem art. 6 ust. 1 zd. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, uzyskać powtarzalnych i porównywalnych wyników.
 - Przeprowadzenie postępowania kontrolnego bez wstępnego indywidualnego przygotowania nie umożliwiło ponadto, z naruszeniem art. 6 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, wykazania w wiarygodny sposób istotnych pod względem statystycznym wynikających z innowacyjnej technologii oszczędności w postaci zmniejszenia emisji CO₂.
 - Dalej, bez wstępnego indywidualnego przygotowania brak jest wystarczającego odniesienia do uregulowanej w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008⁽⁵⁾ względnie w rozporządzeniu (UE) nr 2017/1151⁽⁶⁾ tzw. „regulacyjnej procedury badań” nowego europejskiego cyklu jezdnego (NEFZ) wzgl. Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Zgodnie z celem procedury badań jak również na podstawie motywu 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 odpowiednia procedura badań musi odzwierciedlać „regulacyjną procedurę badań”, dlatego – odpowiednio do sposobu postępowania przy wspomnianej procedurze badań – również z tego powodu konieczne było wstępne indywidualne przygotowanie.
2. Zarzut drugi: Naruszenie art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- Następnie pozwana naruszyła art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 poprzez zarządzenie nieuwzględnienia eko-innowacji na rok 2018, mimo że przepis wyraźnie dopuszcza wyłącznie jedną decyzję w przedmiocie nieuwzględniania na rok następny.
3. Zarzut trzeci: Naruszenie prawa do bycia wysłuchanym.
- Pozwana nie wysłuchiwała skarżącej zgodnie z wymogami wynikającymi z ogólnej zasady prawa do poszanowania prawa do obrony jak również z art. 41 ust. 2 lit. a) Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
4. Zarzut czwarty: Uchybienie obowiązкови uzasadnienia.
- Pozwana nadto nie uzasadniła decyzji zgodnie z wymogami art. 296 ust. 2 TFUE i art. 41 ust. 2 lit. c) Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej. Odnosi się ona w spornej decyzji jedynie w sposób abstrakcyjny do odchylenia od metody testów. Nie zajmuje ona stanowiska w przedmiocie kwestii decydującej dla rozstrzygnięcia, czy i w jakim zakresie metoda badań wymaga wstępnego indywidualnego przygotowania i czy zatwierdziła ona w decyzji wykonawczej (UE) 2015/158 taką metodę badań.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. 2009, L 140, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. 2020, L 227, s. 37.

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/158 z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie zatwierdzenia dwóch wysokosprawnych alternatorów Robert Bosch GmbH jako technologii innowacyjnych umożliwiających redukcję emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. 2015, L 26, s. 31).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. 2011, L 194, s. 19).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2008, L 199, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. 2017, L 175, s. 1).