

- velvoittaa EUIPO:n korvaamaan kantajalle unionin yleisessä tuomioistuimessa käydystä oikeudenkäynnistä sekä valituslautakunnassa käydystä menettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

Kanneperusteet

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/1001 60 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan rikkominen, koska EUIPO on todennut, että oli olemassa vaara, että yleisö sekoittaa EU-tavaramerkiksi rekisteröidyn aikaisemman kuviomerkin nro 3 105 491 ja kantajan myöhemmän EU-tavaramerkiksi rekisteröidyn kuviomerkin 15 856 297 keskenään.

Kanne 14.8.2020 – Daimler v. komissio

(Asia T-509/20)

(2020/C 320/62)

Oikeudenkäyntikieli: saksa

Asianosaiset

Kantaja: Daimler AG (Stuttgart, Saksa) (edustajat: asianajajat N. Wimmer, C. Arhold ja G. Ollinger)

Vastaaja: Euroopan komissio

Vaatimukset

Kantaja vaatii unionin yleistä tuomioistuinta

- kumoamaan vastaajan riidanalaisen päätöksen, joka on tehty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan nojalla, siltä osin kuin päätöksen 1 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä päätöksen liitteessä I oleviin taulukoihin 1 ja 2 sisältyvien D ja I sarakkeiden kanssa, täsmennetään kantajaa koskevat erityiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ja ekoinnovaatioilla saavutettavat hiilidioksidipäästöjen vähennykset
- lykkäämään tämän asian käsittelyä, kunnes asian T-359/19 käsittely on päätetty lainvoimaisella ratkaisulla
- velvoittamaan vastaajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudelliset perusteet ja pääasialliset perustelut

Tämän kanteen kohteena on vaatimus henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden vahvistamisesta tai muuttamisesta kalenterivuoden 2018 osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti 3.6.2020 annetun komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2020/1035 ⁽²⁾ kumoamisesta.

Kanteen tueksi vedotaan seuraaviin kanneperusteisiin.

- 1) Ensimmäinen kanneperuste, joka perustuu asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan, luettuna yhdessä täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2015/158 ⁽³⁾ 1 artiklan 3 kohdan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 ⁽⁴⁾ 6 artiklan 1 kohdan kanssa, rikkomiseen. Vastaaja on päätöksellään rikkonut edellä mainittuja säännöksiä, koska se ei ole ad hoc -tarkastuksissa soveltamansa testausmenetelmän yhteydessä suorittanut tiettyä esivakautusta:
 - Komissio on vahvistanut täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2015/158 1 artiklan 3 kohdassa tietyn testausmenetelmän. Saman päätöksen johdanto-osan kymmenennessä perustelukappaleessa komissio vahvistaa implisiittisesti, että kyseinen testausmenetelmä edellyttää tiettyä esivakautusta.

- Toisin kuin täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 6 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä edellytetään, todennettavissa ja toistettavissa olevia sekä vertailukelpoisia tuloksia ei voida saada ilman tiettyä esivakautusta.
 - Toisin kuin täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 6 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä edellytetään, testausmenetelmällä ei ilman tiettyä esivakautusta voida osoittaa innovatiivisesta teknologiasta saatavaa hiilidioksidipäästöhyötyä reaaliolosuhteita vastaavalla ja tilastollisesti merkittävällä tavalla.
 - Ilman tiettyä esivakautusta ei myöskään ole olemassa riittävää asiayhteyttä asetuksessa (EY) N:o 692/2008⁽⁵⁾ ja asetuksessa (EU) 2017/1151⁽⁶⁾ säänneltyyn uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) ja yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän (WLTP) mukaiseen ”lakisääteiseen testausmenetelmään”. Testausmenetelmän tarkoituksesta ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 johdanto-osan yhdeksännestä perustelukappaleesta kuitenkin johtuu, että käytettävän testausmenetelmän on perustuttava ”lakisääteiseen testausmenetelmään”, joten – mainitussa testausmenetelmässä noudatettavan menettelytavan mukaisesti – myös tietty esivakautus olisi ollut välttämätön.
- 2) Toinen kanneperuste, joka perustuu täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 12 artiklan 2 kohdan rikkomiseen:
- Vastaaja on myös rikkonut täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 725/2011 12 artiklan 2 kohtaa, koska se on määrännyt, ettei ekoinnovaatiota oteta huomioon kalenterivuoden 2018 osalta, vaikka kyseisessä säännöksessä nimenomaisesti sallitaan huomioon ottamista jättämistä koskeva päätös vain seuraavan kalenterivuoden osalta.
- 3) Kolmas kanneperuste, joka perustuu kuulluksi tulemistä koskevan oikeuden loukkaamiseen:
- Vastaaja ei ole kuullut kantajaa puolustautumisoikeuksien kunnioittamista koskevasta yleisestä oikeusperiaatteesta ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan a alakohdasta johtuvien vaatimusten mukaisesti.
- 4) Neljäs kanneperuste, joka perustuu perusteluvollisuuden laiminlyöntiin:
- Vastaaja ei myöskään ole perustellut päätöstä SEUT 296 artiklan toisesta kohdasta ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan c alakohdasta johtuvien vaatimusten mukaisesti. Vastaaja viittaa riidanalaisessa päätöksessä vain abstraktilla tavalla testausmenetelmän poikkeamiin. Vastaaja ei lausu siitä asian ratkaisuun vaikuttavasta seikasta, missä määrin testausmenetelmä mahdollisesti edellyttää tiettyä esivakautusta ja onko vastaaja täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2015/158 sallinut tällaisen testausmenetelmän.

⁽¹⁾ Päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23.4.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009 (EUVL 2009, L 140, s. 1).

⁽²⁾ EUVL 2020, L 227, s. 37.

⁽³⁾ Kahden Robert Bosch GmbH:n tehokkaan vaihtovirtageneraattorin hyväksymisestä innovatiivisiksi teknologioiksi henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 nojalla 30.1.2015 annettu komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2015/158 (EUVL 2015, L 26, s. 31).

⁽⁴⁾ Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä vähentävien innovatiivisten teknologioiden hyväksymis- ja sertifiointimenettelystä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti 25.7.2011 annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 725/2011 (EUVL 2011, L 194, s. 19).

⁽⁵⁾ Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettu komission asetus (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1).

⁽⁶⁾ Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta 1.6.2017 annettu komission asetus (EU) 2017/1151 (EUVL 2017, L 175, s. 1).