

Conclusioni

La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione del Comitato di risoluzione unico del 2 maggio 2023, documento n. SRB/ES/2023/23, inclusi gli allegati I, II e III, nella parte riguardante il contributo *ex ante* della ricorrente;
- condannare il Comitato di risoluzione unico alle spese.

Motivi e principali argomenti

A sostegno del ricorso, la ricorrente deduce un motivo unico, vertente sul fatto che il Comitato di risoluzione unico ha violato l'articolo 70, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 806/2014 ⁽¹⁾, avendo omesso di applicare il massimale vincolante del 12,5 % al livello-obiettivo nella determinazione del livello-obiettivo annuale per il 2023.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 806/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2014, che fissa norme e una procedura uniformi per la risoluzione degli enti creditizi e di talune imprese di investimento nel quadro del meccanismo di risoluzione unico e del Fondo di risoluzione unico e che modifica il regolamento (UE) n. 1093/2010 (GU 2014, L 225, pag. 1).

Ricorso proposto il 19 luglio 2023 — Kiene e a. / Parlamento e Consiglio

(Causa T-419/23)

(2023/C 321/67)

Lingua processuale: il tedesco

Parti

Ricorrenti: Kiene e a. (Hoya, Germania) Classic Tankstellen GmbH & Co. KG (Hoya), eFuel GmbH (Hoya), eFuel Projektentwicklung GmbH (Hoya) (rappresentanti: A. Dlouhy, E. Macher e M. Soppe, avvocati)

Convenuti: Parlamento europeo, Consiglio dell'Unione europea

Conclusioni

I ricorrenti chiedono che il Tribunale voglia:

- annullare l'articolo 1, paragrafo 1, lettere da a) a d), del regolamento (UE) n. 2023/851;
- condannare i convenuti alle spese.

Motivi e principali argomenti

Quanto al contesto del ricorso, i ricorrenti, imprenditori nel settore dello sviluppo, della produzione e della distribuzione di carburanti sintetici neutri in CO₂ per il trasporto su strada, fanno valere che le disposizioni impugnate, che rafforzavano i requisiti quanto ai valori delle emissioni di CO₂ per le flotte di veicoli nuovi dei costruttori di automobili e di veicoli commerciali leggeri nell'Unione europea per gli anni fino al 2035, si sono basate su una misura di emissioni di CO₂ compiuta unicamente a livello dei tubi di scappamento del veicolo in funzione. Tutte le emissioni prodotte all'atto della fabbricazione, della distribuzione, dell'utilizzazione e dell'eliminazione di un prodotto al di fuori del contesto di funzionamento del veicolo non sono state pertanto prese in conto, e questo senza una giustificazione. Tutto questo, da una parte, non tiene conto dei livelli di emissione talvolta elevati, segnatamente durante la fabbricazione di veicoli elettrici a batteria e, dall'altra, non considera il fatto che, durante la produzione di carburanti neutri in CO₂, si fa uso di CO₂ proveniente dall'atmosfera o di gas residui inevitabili, che altrimenti sarebbero pervenuti nell'atmosfera, e che la combustione non fa che liberare nuovamente tale CO₂ fissato durante la produzione.

A sostegno del ricorso, i ricorrenti deducono sette motivi.

1. Primo motivo: violazione del loro diritto fondamentale alla libertà d'impresa [articolo 16 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea ⁽¹⁾] (in prosieguo: la «Carta»).
2. Secondo motivo: violazione del loro diritto fondamentale alla proprietà (articolo 17 della Carta) in ragione della mancata valorizzazione, di fatto, dei loro investimenti precedenti.
3. Terzo motivo: violazione del loro diritto fondamentale all'eguaglianza davanti alla legge (articolo 20 della Carta), ove i carburanti neutri in CO₂ sarebbero, senza ragione obiettiva (i) trattati in modo diverso rispetto all'energia elettrica di ricarica per i veicoli elettrici a batteria e (ii) trattati in modo uguale rispetto ai carburanti fossili.
4. Quarto motivo: violazione della tutela dell'ambiente ai sensi dell'articolo 37 della Carta, dato che gli effetti negativi sull'ambiente non sono presi in considerazione nel corso del ciclo di vita dei veicoli e l'assenza di apertura tecnologica condurrà a ulteriori effetti negativi sull'ambiente.
5. Quinto motivo: violazione del principio di proporzionalità, previsto dall'articolo 5, paragrafo 4, TUE, dato che le disposizioni impugnate non sono adeguate, necessarie e proporzionate per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ perseguito dall'Unione europea.
6. Sesto motivo: violazione delle esigenze relative alla politica ambientale dell'Unione previste dall'articolo 191 TFUE, dato che gli effetti negativi sull'ambiente non sono presi in considerazione nel corso del ciclo di vita dei veicoli, senza giustificazione, non sono affrontati ab origine e secondo il principio «chi inquina paga», ma sono in ultima analisi trasferiti ad altri paesi dell'Unione europea.
7. Settimo motivo: violazione dell'obbligo di motivazione previsto dall'articolo 296, paragrafo 2, TFUE, poiché l'approccio normativo delle disposizioni impugnate, che si discosta dalle altre normative dell'Unione europea, non è motivato dal legislatore.

⁽¹⁾ GU 2012, C 326, pag. 391.

Ricorso proposto il 25 luglio 2023 — PlanetArt / EUIPO — Free (FreePrints)

(Causa T-424/23)

(2023/C 321/68)

Lingua in cui è redatto il ricorso: il francese

Parti

Ricorrente: PlanetArt LLC (Wilmington, Delaware, Stati Uniti) (rappresentante: M. Schaffner, avvocato)

Convenuto: Ufficio dell'Unione europea per la proprietà intellettuale (EUIPO)

Controinteressata dinanzi alla commissione di ricorso: Free (Parigi, Francia)

Dati relativi al procedimento dinanzi all'EUIPO

Richiedente il marchio controverso: Ricorrente

Marchio controverso: Domanda di marchio dell'Unione europea figurativo a colori «FreePrints» — Domanda di registrazione n. 18 084 906

Procedimento dinanzi all'EUIPO: Opposizione

Decisione impugnata: Decisione della prima commissione di ricorso dell'EUIPO del 25 maggio 2023 nel procedimento R 407/2022-1