

— priteisti iš EUIPO bylinėjimosi išlaidas, kurias ieškovė patyrė bylą nagrinėjant Bendrajame Teisme ir Apeliacinėje taryboje.

Pagrindas, kuriuo remiamasi

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/1001 60 straipsnio 1 dalies a punkto ir 8 straipsnio 1 dalies b punkto pažeidimas konstatavus, jog visuomenė gali supainioti ankstesnį Europos Sąjungos žodinių prekių ženklą Nr. 3 105 491 su ieškovės vėlesniu Europos Sąjungos pusiau vaizdiniu prekių ženklu Nr. 15 856 297.

2020 m. rugpjūčio 14 d. pareikštas ieškinys byloje *Daimler / Komisija*

(Byla T-509/20)

(2020/C 320/62)

Proceso kalba: vokiečių

Šalys

Ieškovė: *Daimler AG* (Štutgartas, Vokietija), atstovaujama advokatų N. Wimmer, C. Arhold ir G. Ollinger

Atsakovė: Europos Komisija

Reikalavimai

Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:

- panaikinti ginčijamą sprendimą, kurį atsakovė priėmė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 443/2009 ⁽¹⁾, konkrečiai pagal 8 straipsnio 5 dalies antrą pastraipą, tiek, kiek šio sprendimo 1 straipsnio 1 dalyje, kartu su I priedo 1 ir 2 lentelėmis, D skiltyje nurodytas vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis, o I skiltyje – išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinių naujovių;
- sustabdyti šį procesą kol bus priimtas galutinis sprendimas, kuriuo užbaigiamas procesas byloje T-359/19; ir
- priteisti iš atsakovės bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Šiuo ieškiniu siekiama panaikinti 2020 m. birželio 3 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimą (ES) 2020/1035 ⁽²⁾, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631 patvirtinamas arba patikslinamas 2018 kalendorinių metų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojams preliminariai apskaičiuotas vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis ir savitosios teršalų išmetimo normos.

Grįsdama ieškinį ieškovė remiasi šiais pagrindais.

1. Pirmasis ieškinio pagrindas grindžiamas tuo, kad atsakovė pažeidė Reglamento (EB) Nr. 443/2009 12 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, siejamą su Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/158 ⁽³⁾ 1 straipsnio 3 dalimi ir Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 ⁽⁴⁾ 6 straipsnio 1 dalimi. Savo sprendimu atsakovė pažeidė minėtas nuostatas, nes atliko *ad hoc* patikrą be išankstinio specifinio kondicionavimo, būtino naudojant atitinkamą bandymo metodą.
 - Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/158 1 straipsnio 3 dalyje Komisija nustatė atitinkamą bandymo metodą. To paties sprendimo 10 konstatuojamojoje dalyje Komisija netiesiogiai patvirtino, kad šiam bandymo metodui reikalingas išankstinis specifinis kondicionavimas.

- Be išankstinio specifinio kondicionavimo neįmanoma gauti patikrinamų, pakartojamų ir palyginamų rezultatų, priešingai nei nustatyta Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 6 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje.
 - Bandymo procedūros taikymas be išankstinio specifinio kondicionavimo taip pat reiškia, kad, priešingai nei nurodyta Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 6 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje, remiantis statistiškai labai reikšmingais duomenimis praktiškai neįmanoma įrodyti, kaip taikant naujovišką technologiją sumažės išmetamo CO₂ kiekis.
 - Be to, neatlikus išankstinio specifinio kondicionavimo nepakankamai atsižvelgiama į Naujojo Europos vairavimo ciklo (NEDC) arba Pasaulinės suderintos lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūros (WLTP) „reglamentuojamą bandymo procedūrą“, nustatytą Reglamentu (EB) Nr. 692/2008⁽¹⁾ arba Reglamentu (ES) 2017/1151⁽²⁾. Tačiau, atsižvelgiant į bandymo procedūros esmę ir tikslą bei Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 9 konstatuojamąją dalį, naudojant atitinkamą bandymo procedūrą turi būti laikomasi „reglamentuojamos bandymų procedūros“, todėl taip pat – vadovaujantis minėta bandymo procedūra – buvo reikalingas išankstinis specifinis kondicionavimas.
2. Antrasis ieškinio pagrindas grindžiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 12 straipsnio 2 dalies pažeidimu.
- Atsakovė taip pat pažeidė Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 725/2011 12 straipsnio 2 dalį, nes neatsižvelgė į ankstesnių, t. y. 2018 metų ekologines naujoves, nors šioje nuostatoje aiškiai numatyta, kad galima nuspręsti neatsižvelgti tik dėl kitų kalendorinių metų.
3. Trečiasis ieškinio pagrindas grindžiamas teisės būti išklaustam pažeidimu.
- Atsakovė tinkamai neišklausė ieškovės, kaip to reikalaujama pagal bendrojo teisės į gynybą užtikrinimo principą ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 2 dalies a punktą.
4. Ketvirtasis ieškinio pagrindas grindžiamas pareigos motyvuoti nevykdymo pažeidimu.
- Atsakovė taip pat tinkamai nemotyavo sprendimo, kaip to reikalaujama pagal SESV 296 straipsnio antrą pastraipą ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 2 dalies c punktą. Ginčijamame sprendime atsakovė tik abstrakčiai nurodė, kad nukrypta nuo patvirtinto bandymo metodo. Ji nieko nenurodė esminiu klausimu: ar taikant tokių bandymo metodą būtinas išankstinis specifinis kondicionavimas ir, jei taip, kokia apimtimi ir ar atsakovė tokių bandymo metodą leido taikyti pagal Įgyvendinimo sprendimą (ES) 2015/158.

⁽¹⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009, p. 1).

⁽²⁾ OL L 227, 2020, p. 37.

⁽³⁾ 2015 m. sausio 30 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2015/158, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 443/2009 du „Robert Bosch GmbH“ našieji kintamosios srovės generatoriai patvirtinami kaip naujoviškos keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologijos WR (OL L 26, 2015, p. 31).

⁽⁴⁾ 2011 m. liepos 25 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 725/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 443/2009 nustatoma keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo naujoviškų technologijų pripažinimo ir patvirtinimo sistema (OL L 194, 2011, p. 19).

⁽⁵⁾ 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008, p. 1).

⁽⁶⁾ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017, p. 1).