



C/2024/6658

11.11.2024

Skarga wniesiona w dniu 30 sierpnia 2024 r. – Krone Commercial Vehicle i in./Parlament i Rada

(Sprawa T-456/24)

(C/2024/6658)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Krone Commercial Vehicle SE (Werlte, Niemcy) i siedmiu innych skarżących (przedstawiciele: E. Macher, M. Soppe und A. Dlouhy, Rechtsanwälte)

Strona pozwana: Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

Żądania

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności następujących przepisów rozporządzenia (UE) 2024/1610 ⁽¹⁾:
 - art. 1 pkt 2 w zakresie, w jakim dotyczy on art. 2 ust. 1 podust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/1242,
 - art. 1 pkt 2 w zakresie, w jakim dotyczy on art. 2 ust. 1 podust. 2 zd. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242, w zakresie odnoszącym się do podust. 1 lit. c),
 - art. 1 pkt 3 lit. g) w zakresie, w jakim dotyczy on art. 3 pkt 11 lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/1242,
 - art. 1 pkt 4 w zakresie, w jakim dotyczy on art. 3a ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/1242,
 - art. 1 pkt 10 w zakresie, w jakim dotyczy on art. 7a lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/1242,
 - art. 1 pkt 17 w zakresie, w jakim odsyła on w art. 14 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (UE) 2019/1242 do pkt. 2.6.3 załącznika I,
 - punkt 1 załącznika I w zakresie, w jakim odsyła on do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 oraz do jego punktów 1.1.3, 2.1.3, 2.5.3 i 2.6.3,
 - punkt 1 załącznika I w zakresie, w jakim odsyła on do załącznika I rozporządzenia (UE) 2019/1242 oraz do jego punktów 2.2.1, 2.5, 2.6, 2.7.2, 3.1, 3.1.2, 4.1.2, 4.2, 5.1.2.3, 5.2, 5.3, 5.4 i 6 w zakresie odnoszącym się do pojazdów kategorii O,
 - punkt 1 załącznika I w zakresie, w jakim odsyła on do załącznika I rozporządzenia (UE) 2019/1242 oraz do jego punktów 4.3.1 o ile znajdując się tam tabela odnosi się przyczep lub naczep,
 - punkty 1, 2 i 4 załącznika II [wprowadzenie nowego załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/1242] w zakresie, w jakim dotyczą one pojazdów kategorii O i
 - część B załącznika IV w zakresie, w jakim dotyczy on pojazdów kategorii O;
- obciążenie strony pozwanej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Skarżące specjalizują się w produkcji przyczep dla pojazdów ciężkich. Na poparcie skargi na określone przepisy rozporządzenia (UE) 2019/1242 strona skarżąca podnosi sześć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy dotyczący naruszenia podstawowego prawa skarżących do swobody prowadzenia działalności gospodarczej (art. 16 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej ⁽²⁾).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostżenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956 (Dz.U. L, 2024/1610, z 6.6.2024).

⁽²⁾ Dz.U. 2012, C 326, s. 391.

Chociaż naczepy nie emitują dwutlenku węgla w ruchu drogowym, zaskarżone przepisy nakładają na ich producentów ogromne wymagania dotyczące konstrukcji ich naczep. Wymagania te często ignorują rzeczywistość i dotyczą aspektów, na które producenci naczep nie mają wpływu. Co więcej, w przypadku, gdyby zamierzone wymagania nie zostały osiągnięte, planowane opłaty zagroziłyby istnieniu firmy.

Skarżące uważają zatem, że ingerencja w ich swobodę przedsiębiorczości jest z tego względu nieodpowiednia, niepotrzebna i nieproporcjonalna do osiągnięcia celu ustawodawczego.

2. Zarzut drugi: naruszenie podstawowego prawa własności skarżących (art. 17 Karty Praw Podstawowych)

W szczególności skarżący uważają również, że ingerencja w ich prawo własności spowodowana masowymi opłatami jest niezgodna z prawem, ponieważ nie jest ani odpowiednia, ani konieczna, ani proporcjonalna do osiągnięcia celu ustawodawczego.

3. Zarzut trzeci: naruszenie podstawowego prawa skarżących w zakresie równości wobec prawa (art. 20 Karty Praw Podstawowych)

Kwestionowane przepisy naruszają również zasadę równości. Z jednej strony przyczepy objęte przepisami są niesłusznie objęte wymogami dotyczącymi emisji i obowiązkiem uiszczenia opłaty, podczas gdy inne przyczepy nie są nimi objęte, w niektórych przypadkach z powodu zezwoleń krajowych lub pozaunijnych. Z drugiej strony, producenci przyczep są niesłusznie traktowani w taki sam sposób jak producenci pojazdów ciągnących, których silniki są wyłącznie odpowiedzialne za emisję CO₂, w odniesieniu do celów redukcji i opłat karnych.

4. Zarzut czwarty: naruszenie wymogów unijnej polityki ochrony środowiska (art. 191 TFUE)

Zaskarżone przepisy naruszają również art. 191 TFUE, ponieważ nie są zgodne z określonymi w nim wymogami ze względu na nieuwzględnienie okoliczności faktycznych i zasady „zanieczyszczający płaci”.

5. Zarzut piąty: naruszenie ochrony środowiska (art. 37 Karty praw podstawowych)

Z tych samych powodów zaskarżone przepisy naruszają również art. 37 Karty praw podstawowych.

6. Zarzut szósty: naruszenie wymogu uzasadnienia (art. 296 ust. 2 TFUE)

Ustawodawca nie uzasadnia ani dlaczego wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny mieć obecnie zastosowanie również do przyczep, w przeciwieństwie do wcześniejszej praktyki, ani dlaczego ten obowiązek redukcji emisji, który w najlepszym razie może być realizowany pośrednio, powinien być jednocześnie sankcjonowany opłatami, które zagrażają istnieniu przedsiębiorstwa.
