



C/2023/1308

11.12.2023

**Skarga wniesiona w dniu 18 października 2023 r. – London EV/Komisja**

**(Sprawa T-1024/23)**

(C/2023/1308)

Język postępowania: angielski

### Strony

Strona skarżąca: London EV Co. Ltd (Coventry, Zjednoczone Królestwo) (przedstawiciele: M. Struys i C. Verney, adwokaci)

Strona pozwana: Komisja Europejska

### Żądania

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie, na podstawie art. 263 TFUE, nieważności decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2023/1623 <sup>(1)</sup> w odniesieniu do London EV Co. Ltd („LEVC”), ponieważ narusza ona cele i skuteczność rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 <sup>(2)</sup> oraz porozumienia paryskiego <sup>(3)</sup>, a także szereg podstawowych zasad UE, a także, posiłkowo, ponieważ jest błędna pod względem prawnym i narusza prerogatywy ustawodawcy oraz nie posiada wystarczającego uzasadnienia;
- stwierdzenie, na podstawie art. 263 i 277 TFUE, że art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2019/631 nie znajduje zastosowania lub jest nieważny sam w sobie lub w wyniku w wykładni lub zastosowania w decyzji wykonawczej Komisji 2023/1623, ponieważ narusza cele i skuteczność rozporządzenia 2019/631 i porozumienia paryskiego, a także szeregu podstawowych zasad UE; oraz
- obciążenie Komisji kosztami niniejszego postępowania.

### Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi strona skarżąca podnosi pięć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy, zgodnie z którym art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2019/631 sam w sobie lub jego wykładnia czy zastosowanie w decyzji wykonawczej 2023/1623 w odniesieniu do LEVC, opierając się na stanowiskach nieformalnych komitetów i w sprzeczności z art. 6 rozporządzenia 2019/631, narusza cele i skuteczność tego rozporządzenia i porozumienia paryskiego, jak również szereg podstawowych zasad prawa UE, w tym zasadę niedyskryminacji, konieczności oraz proporcjonalności.

<sup>(1)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1623 z dnia 3 sierpnia 2023 r. w sprawie określenia wartości odnoszących się do wyników producentów i grup producentów nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych na rok kalendarzowy 2021 oraz wartości, które należy stosować do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji począwszy od 2025 r., na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz sprostowania decyzji wykonawczej decyzji wykonawczej (UE) 2022/2087 (notyfikowana jako dokument nr C(2023) 5068) (Jedynie teksty w języku angielskim, czeskim, estońskim, francuskim, hiszpańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, rumuńskim, słowackim, szwedzkim, węgierskim i włoskim są autentyczne) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. 2023 L 200, s. 5).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (przekształcenie) (Dz.U. 2019 L 111, s. 13).

<sup>(3)</sup> Porozumienie paryskie przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, zatwierdzone w imieniu Unii Europejskiej decyzją Rady (UE) 2016/1841 z dnia 5 października 2016 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej porozumienia paryskiego przyjętego na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. (Dz.U. 2016 L 282, s. 1).

2. Zarzut pierwszy, podniesiony posiłkowo, zgodnie z którym dokonana przez Komisję wykładnia dyrektywy 2007/46/WE <sup>(4)</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu [następnie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(5)</sup>], zastosowana w rozporządzeniu 2019/631, jest błędna pod względem prawnym i narusza prerogatywę prawodawcy.
3. Zarzut drugi, zgodnie z którym decyzja wykonawcza 2023/1623, pozbawiając LEVC – w wyniku zastosowania lub wykładni art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2019/631 – rzeczywistej korzyści z uczestnictwa w umowach powołujących grupę, jest niezgodna z prawem i narusza szereg podstawowych zasad prawa UE.
4. Zarzut trzeci, zgodnie z którym art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2019/631 – sam w sobie lub z uwagi na jego wykładnię czy zastosowanie w decyzji wykonawczej 2023/1623 sprzecznie z art. 6 tego rozporządzenia – narusza zasadę równego traktowania poprzez systematyczne wyłączenie z zakresu stosowania tego rozporządzenia pojazdów dostępnych dla wózków dla osób z niepełnosprawnością.
5. Zarzut czwarty, zgodnie z którym przedstawiając krótkie i bezpodstawne uzasadnienie uznania dodatkowych pojazdów zgłoszonych przez LEVC za znajdujące się poza zakresem stosowania rozporządzenia 2019/631, Komisja naruszyła wymóg uzasadnienia przewidziany w art. 296 TFUE oraz prawo strony skarżącej do dobrej administracji, któremu poświęcony jest art. 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

---

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U.2007 L 263, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018 L 151, s. 1).