

Zarzuty i główne argumenty

Skarga o stwierdzenie nieważności wniesiona przez Komisję dotyczy decyzji Rady, zawartej w akcie Coreperu z dnia 5 lutego 2020 r., zatwierdzającej zgłoszenie przedłożone Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie wprowadzenia wytycznych dotyczących cyklu życia w celu oszacowania „well-to-tank” [od szybu po zbiornik] emisji gazów cieplarnianych ze zrównoważonych paliw alternatywnych (zgłoszenie emisji gazów cieplarnianych), w celu ich przekazania IMO przez prezydencję Rady w imieniu państw członkowskich i Komisji.

Skarga Komisji opiera się na dwóch zarzutach.

Komisja uważa po pierwsze, że decyzja Rady narusza wyłączne kompetencje Unii określone w art. 3 ust. 2 TFUE. W istocie Unia ma wyłączną kompetencję w dziedzinie, której dotyczy zgłoszenie emisji gazów cieplarnianych w rozumieniu art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ dziedzina ta jest w dużej mierze objęta wspólnymi zasadami mającymi zastosowanie do sytuacji wewnętrznych w rozumieniu spójnego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości.

Po drugie, Komisja uważa, że decyzja Rady narusza instytucjonalne prerogatywy Komisji wynikające z art. 17 ust. 1 TUE, ponieważ tylko Komisja jest uprawniona do działania w imieniu Unii i reprezentowania jej w relacjach zewnętrznych.

(¹) Dokument Rady ST 6287/20 z dnia 24 lutego 2020 r.

Skarga wniesiona w dniu 23 kwietnia 2020 r. – Komisja Europejska / Republika Portugalska

(Sprawa C-169/20)

(2020/C 209/26)

Język postępowania: portugalski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: M. França i C. Perrin, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Portugalska

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie, że poprzez brak obniżenia składnika środowiskowego przy obliczaniu wartości mającej zastosowanie do używanych pojazdów przywożonych na terytorium Republiki Portugalskiej i nabytych w innych państwach członkowskich przy obliczaniu opłaty rejestracyjnej, Republika Portugalska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 110 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- obciążenie Republiki Portugalskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Sporne przepisy portugalskie ustanawiają dyskryminację pomiędzy opodatkowywaniem pojazdów przywożonych i opodatkowywaniem podobnych pojazdów krajowych. Obowiązujący sposób i forma obliczania opłaty prowadzą do tego, że opodatkowanie pojazdu przywożonego jest prawie zawsze wyższe.

Taka sytuacja jest tym bardziej martwiąca, że jest ona sprzeczna z utrwalonym orzecznictwem Trybunału: prawo portugalskie dotyczące obliczania opłat mających zastosowanie do używanych pojazdów nabytych w innych państwach członkowskich było już przedmiotem postępowań dotyczących uchybienia i licznych wyroków Trybunału.

Prawo portugalskie nie gwarantuje, że używane pojazdy przywożone z innych państw członkowskich będą opodatkowywane w wysokości nie przekraczającej opłaty dla podobnych używanych pojazdów krajowych. Można to wytłumaczyć tym, że zgodnie ze zmianą prawa w 2016 r., składnik środowiskowy stosowany przy obliczaniu wartości pojazdy używanego nie jest obniżany.

Wynika stąd, że tabela obniżania przyjęta przez prawo krajowe nie prowadzi do racjonalnego zbliżenia rzeczywistej wartości przywożonego pojazdu używanego. W konsekwencji kwota opłaty rejestracyjnej w przypadku przywiezionego pojazdu używanego przekracza kwotę dotyczącą podobnego używanego pojazdu już zarejestrowanego w Portugalii, co stanowi naruszenie art. 110 TFUE i orzecznictwa Trybunału.

Skarga wniesiona w dniu 24 kwietnia 2020 r. – Komisja Europejska / Rada Unii Europejskiej

(Sprawa C-180/20)

(2020/C 209/27)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: M. Kellerbauer, T. Ramopoulos, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

Strona skarżąca wnosi do Trybunału o:

- stwierdzenie nieważności decyzji Rady (UE) 2020/245 ⁽¹⁾ z dnia 17 lutego 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Rady Partnerstwa ustanowionej na mocy Kompleksowej i wzmocnionej umowy o partnerstwie między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony [zwanej dalej „Umową”], w odniesieniu do przyjęcia regulaminu wewnętrznego Rady Partnerstwa oraz regulaminów Komitetu Partnerstwa, podkomitetów i innych organów ustanowionych przez Radę Partnerstwa oraz ustanowienia listy podkomitetów do stosowania tej Umowy, z wyłączeniem tytułu II tej Umowy (zwanej dalej „decyzją Rady 2020/245”) oraz decyzji Rady (UE) 2020/246 ⁽²⁾ z dnia 17 lutego 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Rady Partnerstwa ustanowionej na mocy Kompleksowej i wzmocnionej umowy o partnerstwie między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, w odniesieniu do przyjęcia regulaminu wewnętrznego Rady Partnerstwa oraz regulaminów Komitetu Partnerstwa, podkomitetów i innych organów ustanowionych przez Radę Partnerstwa oraz ustanowienia listy podkomitetów do stosowania tytułu II tej Umowy (zwanej dalej „decyzją Rady 2020/246”);
- obciążenie Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Komisja twierdzi, że i) wyłączenie tytuł II Umowy z zakresu stosowania decyzji Rady 2020/245; (ii) przyjęcie odrębnej decyzji Rady 2020/246 dotyczącej wyłącznie tytułu II Umowy, dla której materialną podstawę prawną stanowi art. 37 TUE; oraz (iii) dodanie akapitu drugiego art. 218 ust. 8 TFEU, który stanowi, że Rada stanowi jednomyślnie, gdy umowa dotyczy dziedziny, w której do przyjęcia aktu Unii wymagana jest jednomyślność, narusza traktat zgodnie z wykładnią przyjętą w orzecznictwie Trybunału.

Na poparcie tego zarzut przedstawiono następujące argumenty:

Po pierwsze, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału materialna podstawa prawna decyzji Rady opartej na art. 218 ust. 9 TFEU co do stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę powinna być określona zgodnie ze środkiem ciężkości umowy jako całości. Umowa dotyczy zasadniczo handlu i współpracy na rzecz rozwoju oraz handlu usługami transportowymi, podczas gdy związki Umowy ze WPZiB nie są na tyle istotne, aby uzasadniać materialną podstawę prawną w oparciu o WPZiB w odniesieniu do umowy jako całości. W związku z tym Rada błędnie włączyła art. 37 TUE do podstawy prawnej decyzji 2020/246 a decyzja ta została błędnie przyjęta w oparciu o zasadę głosowania wymagającego jednomyślności.