

- condannare l'EUIPO a sopportare le spese sostenute dalla ricorrente nei procedimenti dinanzi al Tribunale e alla commissione di ricorso.

Motivo invocato

- Violazione dell'articolo 60, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2017/1001 del Parlamento europeo e del Consiglio nel ritenere che sussistesse un rischio di confusione per il pubblico tra il marchio dell'Unione europea denominativo anteriore n. 3 105 491 e il marchio dell'Unione europea semi-figurativo posteriore n. 15 856 297 della ricorrente.

Ricorso proposto il 14 agosto 2020 — Daimler / Commissione

(Causa T-509/20)

(2020/C 320/62)

Lingua processuale: il tedesco

Parti

Ricorrente: Daimler AG (Stoccarda, Germania) (rappresentanti: N. Wimmer, C. Arhold e G. Ollinger, avvocati)

Convenuta: Commissione europea

Conclusioni

La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

- Annullare la decisione impugnata, adottata dalla convenuta ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare ai sensi dell'articolo 8, paragrafo, 5, secondo comma, nei limiti in cui all'articolo 1, paragrafo 1, della decisione, in combinato disposto con l'allegato I, tabelle 1 e 2, sono indicate per la ricorrente, nella colonna D, le emissioni specifiche medie di CO₂ e nella colonna I, i risparmi di CO₂ dovuti alle ecoinnovazioni;
- sospendere il procedimento fino all'adozione di una decisione definitiva che ponga fine al procedimento nella causa T-359/19; e
- condannare la convenuta alle spese.

Motivi e principali argomenti

Il presente ricorso è diretto all'annullamento della decisione di esecuzione (UE) 2020/1035 della Commissione, del 3 giugno 2020, che conferma o modifica il calcolo provvisorio delle emissioni specifiche medie di CO₂ e degli obiettivi specifici per le emissioni per i costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri per l'anno civile 2018 a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

Il ricorso si basa sui seguenti motivi.

1. Primo motivo: violazione dell'articolo 12, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 443/2009 in combinato disposto con l'articolo 1, paragrafo 3, della decisione di esecuzione (UE) 2015/158 ⁽³⁾ e con l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 ⁽⁴⁾. Con la sua decisione la convenuta avrebbe violato le disposizioni precitate, avendo ommesso, nell'ambito del metodo di prova da essa applicato ai fini della verifica ad hoc, il precondizionamento specifico necessario.
 - La Commissione avrebbe stabilito all'articolo 1, paragrafo 3, della decisione di esecuzione (UE) 2015/158, un metodo di prova specifico. Nel considerando 10 della stessa decisione la Commissione stabilirebbe implicitamente che tale metodo di prova richieda un precondizionamento specifico.

- Senza precondizionamento specifico non potrebbero fornirsi risultati verificabili, ripetibili e confrontabili, contrariamente all'articolo 6, paragrafo 1, prima frase del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.
- Lo svolgimento della procedura di prova senza precondizionamento specifico non consentirebbe, inoltre, contrariamente all'articolo 6, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, di accertare in maniera realistica e sulla base di validi dati statistici la riduzione delle emissioni di CO₂ per effetto della tecnologia innovativa.
- Inoltre, senza precondizionamento specifico mancherebbe il sufficiente collegamento con le «procedure regolamentari di prova» del Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) o del Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP), disciplinate nel regolamento (CE) n. 692/2008⁽¹⁾ o nel regolamento (UE) 2017/1151⁽²⁾. Secondo il senso e lo scopo della procedura di prova nonché in base al considerando 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, la procedura di prova di cui trattasi dovrebbe invece essere orientata sulla «procedura regolamentare di prova», pertanto — conformemente al procedimento nell'ambito delle menzionate procedure di prova — anche per questo motivo sarebbe stato necessario un precondizionamento specifico.

2. Secondo motivo: violazione dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

- La convenuta, inoltre, avrebbe violato l'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, avendo disposto che l'innovazione ecocompatibile non doveva essere presa in considerazione per il 2018, sebbene la disposizione consenta espressamente una decisione di non prenderla in considerazione solo per l'anno successivo.

3. Terzo motivo: violazione del diritto di essere ascoltato.

- La ricorrente non sarebbe stata ascoltata dalla convenuta conformemente ai requisiti derivanti dal principio generale del rispetto dei diritti della difesa nonché dall'articolo 41, paragrafo 2, lettera a), della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. Quarto motivo: violazione dell'obbligo di motivazione.

- La convenuta inoltre non avrebbe motivato la decisione conformemente ai requisiti derivanti dall'articolo 296, paragrafo 2, TFUE e dall'articolo 41, paragrafo 2, lettera c), della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Nella decisione impugnata essa si riferirebbe soltanto, in termini astratti, a divergenze nel metodo di prova. Essa non si sarebbe espressa sulla questione, rilevante ai fini della decisione, se e in che misura il metodo di prova richieda un precondizionamento specifico e se essa abbia autorizzato un siffatto metodo di prova nella decisione di esecuzione (UE) 2020/1035.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU 2009, L 140, pag. 1).

⁽²⁾ GU 2020, L 227, pag. 37.

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2015/158 della Commissione, del 30 gennaio 2015, relativa all'approvazione di due alternatori ad alta efficienza Robert Bosch GmbH come tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture in applicazione del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio Testo rilevante ai fini del SEE (GU 2015, L 26, pag. 31).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2011, L 194, pag. 19).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione del 18 luglio 2008 recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2008, L 199, pag. 1).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU 2017, L 175, pag. 1).