

2.2 Procedimento per decadenza proposto da un terzo

Il Tribunale

- Non ha considerato che il procedimento per decadenza è chiaramente indipendente dalla volontà del titolare del marchio,
- Ha applicato un principio sbagliato quando ha fondato le sue conclusioni sull'affermazione che il procedimento per decadenza non impediva al titolare del marchio di utilizzarlo,
- Ha stabilito un criterio errato di «conseguenze dirette». Il Tribunale ha ammesso che, qualora un simile procedimento per decadenza sfoci nella dichiarazione di decadenza del marchio, può essere avviata un'azione risarcitoria, ma non ha accettato che questo fosse un motivo legittimo per il non utilizzo perché non si trattava di una «conseguenza diretta» del procedimento per decadenza. Le conclusioni del Tribunale al riguardo sono contrarie alla ratio legis del requisito dell'uso effettivo. La semplicistica affermazione che spetta al titolare valutare e calcolare i rischi e scegliere se utilizzare il marchio nonostante l'incertezza di diventare responsabile dei danni oppure se rinunciare e astenersi dall'utilizzare il marchio discriminerebbe chiaramente le piccole e medie imprese e aprirebbe facilmente anche la strada alla possibilità di abusare dello strumento del procedimento per decadenza intentato da terzi interessati a un marchio registrato.

⁽¹⁾ Regolamento del Consiglio (CE) n. 207/2009 del 26 febbraio 2009, sul marchio comunitario (GU L 78, pag. 1)

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Düsseldorf (Germania) il 29 maggio 2015 — Steef Mennens/Emirates Direktion für Deutschland

(Causa C-255/15)

(2015/C 294/26)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Amtsgericht Düsseldorf

Parti

Ricorrente: Steef Mennens

Resistente: Emirates — Direktion für Deutschland

Questioni pregiudiziali

I. Se l'articolo 10, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 261/2004 ⁽¹⁾, debba essere interpretato nel senso che il «biglietto aereo» è il titolo grazie al quale il passeggero ha (anche) diritto al trasporto sul volo sul quale è stato sistemato in classe inferiore, indipendentemente dal fatto che tale titolo elenchi altresì ulteriori voli, quali coincidenze o voli di ritorno.

II. a. In caso di risposta affermativa alla prima questione:

Se l'articolo 10, paragrafo 2, in combinato disposto con articolo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 261/2004 debba inoltre essere interpretato nel senso che il «prezzo del biglietto aereo» è l'importo che il passeggero ha pagato per tutti i voli elencati sul biglietto stesso, anche se la sistemazione in classe inferiore riguarda solo uno dei voli.

b. In caso di risposta negativa alla prima questione:

Se, ai fini della determinazione dell'importo alla base del rimborso previsto dall'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004,

aa) si debba fare riferimento al prezzo pubblicato dalla compagnia aerea per il trasporto nella classe prenotata sulla tratta interessata dal *downgrade*

oppure

bb) si debba determinare il quoziente tra la distanza della tratta interessata dal *downgrade* e la distanza complessiva percorsa, moltiplicandolo per il prezzo totale del volo.

III. Se l'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 debba inoltre essere interpretato nel senso che il «prezzo del biglietto aereo» indica esclusivamente il prezzo del volo al netto di tasse e imposte.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1).

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Verwaltungsgerichtshof (Austria) il 1° giugno 2015
— GD European Land Systems — Steyr GmbH**

(Causa C-262/15)

(2015/C 294/27)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Verwaltungsgerichtshof

Parti

Ricorrente: GD European Land Systems — Steyr GmbH

Resistente: Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien

Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'eccezione di cui alla nota 1, lettera c), del capitolo 93 della nomenclatura combinata [allegato I, parte seconda, del regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune ⁽¹⁾, GU L 256 del 7 settembre 1987, nella versione del regolamento di esecuzione (UE) n. 1001/2013 della Commissione del 4 ottobre 2013, GU L 290 del 31 ottobre 2013] ⁽²⁾, riguardante «i carri da combattimento e le autoblinde (voce 8710)», comprenda anche «loro parti».
- 2) Se la nota 3 della sezione XVII della nomenclatura combinata debba essere interpretata nel senso che un'«unità dotata d'arma (torretta di autoblinda)», che può essere utilizzata su autoblinde o su «sistemi mobili di trasporto marittimo» o anche in installazioni fisse, deve essere classificata come parte di autoblinda alla voce 8710 per il motivo che tale unità viene importata dal costruttore di autoblinde ai fini della produzione o dell'assemblaggio di autoblinde ed è effettivamente utilizzata a tale scopo.

⁽¹⁾ GU L 256, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 290, pag. 1.