2.2 La procédure en déchéance introduite par un tiers

Le Tribunal

— n'a pas reconnu que la procédure en déchéance était manifestement indépendante de la volonté d'un titulaire de marque,

— a appliqué un critère incorrect en fondant sa conclusion sur le fait qu'une procédure en déchéance n'empêche pas le titulaire de cette marque de l'utiliser,

— a établi un critère incorrect des «conséquences directes»: le Tribunal a admis qu'il était toujours possible que, dans l'hypothèse où une telle procédure aboutirait à la déchéance de la marque, un recours en indemnité soit intenté. Cependant, il a indiqué que cela ne constituait pas un juste motif pour le non-usage, car ce n'était pas une «conséquence directe» de la procédure en déchéance. La conclusion du Tribunal à cet égard est contraire à la ratio legis de l'exigence d'un usage sérieux. La brève déclaration selon laquelle il appartient au titulaire d'une marque d'évaluer et de calculer ses risques et d'ensuite continuer à faire usage de sa marque malgré l'incertitude liée au paiement d'une indemnité ou de s'en abstenir, conduit à une discrimination évidente des petites et moyennes entreprises. En outre, cela pourrait aisément entraîner un risque d'abus de la part de tiers intéressés dans une marque enregistrée.

([1]) Règlement (CE) n° 207/2009 du Conseil, du 26 février 2009, sur la marque communautaire (JO L 78, p. 1).

Demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht Düsseldorf (Allemagne) le 29 mai 2015 — Steef Mennens/Emirates Direktion für Deutschland

(Affaire C-255/15)

(2015/C 294/26)

Langue de procédure: l'allemand

Juridiction de renvoi

Amtsgericht Düsseldorf

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Steef Mennens

Partie défenderesse: Emirates Direktion für Deutschland

Questions préjudicielles

I. Les dispositions combinées de l'article 10, paragraphe 2, et de l'article 2, sous f), du règlement (CE) n° 261/2004 ([1]) doivent-elles être interprétées en ce sens que le «billet» est le document qui donne au passager (notamment) un droit au transport sur le vol sur lequel il a été déclassé, quand bien même d'autres vols, tels que des vols de correspondance ou des vols retour, figurent sur ce document?

II. a. Dans l'hypothèse d'une réponse affirmative à la question I:

Les dispositions combinées de l'article 10, paragraphe 2, et de l'article 2, sous f), du règlement (CE) n° 261/2004 doivent-elles également être interprétées en ce sens que le «prix du billet» correspond au montant acquitté par le voyageur pour tous les vols figurant sur le billet, même si le déclassement n'a concerné que l'un des vols?

b. Dans l'hypothèse d'une réponse négative à la question I:

Pour la détermination du montant de base pour le remboursement effectué en application de l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004, doit-on ne tenir compte que du prix publié par la compagnie aérienne pour le transport sur le segment concerné par le déclassement dans la classe qui a fait l'objet de la réservation ou établir le quotient de la distance entre le segment concerné par le déclassement par la distance totale du vol et le multiplier par le prix total du vol?

III. L'article 10, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il également être interprété en ce sens que le «prix du billet» correspond uniquement au prix du vol lui-même, à l'exclusion des taxes et redevances?

(1) règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 046, p. 1).

Demande de décision préjudicielle présentée par le Verwaltungsgerichtshof (Autriche) le 1er juin 2015 — GD European Land Systems/Steyr GmbH

(Affaire C-262/15)

(2015/C 294/27)

Langue de procédure: l'allemand

Juridiction de renvoi

Verwaltungsgerichtshof

Parties dans la procédure au principal

Partie demanderesse au pourvoi: GD European Land Systems

Autorité défenderesse: Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien

Questions préjudicielles

1. L'exception de la note 1, sous c), du chapitre 93 de la nomenclature combinée [annexe I, Partie II, du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (1), dans la version du règlement d'exécution (UE) n° 1001/2013 de la Commission, du 4 octobre 2013 (2), modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun] relative aux «chars de combat et automobiles blindées (n° 8710)» comprend-elle également leurs «parties»?

2. La note 3 de la section XVII de la nomenclature combinée doit-elle être interprétée en ce sens qu'une «station d'armes (tourelle de chars de combat)» qui peut être utilisée sur des chars de combat, sur des «systèmes de transport maritime mobiles» ou encore dans des installations fixes doit être classée dans la position 8710, en tant que partie d'un char de combat, étant donné que cette station d'armes a été importée par le fabricant de chars de combat pour la production ou le montage de chars de combat et est effectivement utilisée à cette fin?

(1) JO L 256, p. 1.
(2) JO L 290, p. 1.