

Demandada: Consejo de la Unión Europea (representantes: M. Bauer, J. Bauerschmidt y E. Rebasti, agentes)

Partes coadyuvantes en apoyo de la demandada: Reino de Bélgica (representantes: J.-C. Halleux, M. Jacobs, C. Pochet y L. Van den Broeck, agentes), República Checa (representantes: L. Březinová, D. Czechová, K. Najmanová, M. Smolek y J. Vlácil, agentes), Reino de Dinamarca (representantes: M. Jespersen, V. Pasternak Jørgensen, J. Nymann-Lindegren y M. Søndahl Wolff, agentes), Irlanda (representantes: M. Browne, G. Hodge, A. Joyce y J. Quaney, agentes, asistidos por D. Fennelly, BL), República Helénica (representantes: K. Boskovits y E.-M. Mamouna, agentes), Reino de España (representantes: S. Centeno Huerta y A. Gavela Llopis, agentes), República Francesa (representantes: A. Daly, A.-L. Desjonquères, E. Leclerc y T. Stehelin, agentes), Gran Ducado de Luxemburgo (representantes: A. Germeaux, C. Schiltz y T. Uri, agentes), Hungría (representantes: M. Z. Fehér y K. Szijjártó, agentes), Reino de los Países Bajos (representantes: M. K. Bulterman, J. M. Hoogveld y J. Langer, agentes), República de Polonia (representante: B. Majczyna, agente), República Eslovaca (representantes: E. V. Drugda y B. Ricziová, agentes), República de Finlandia (representante: M. Pere, agente)

Fallo

1. Desestimar el recurso.
2. El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea cargarán con sus propias costas.
3. El Reino de Bélgica, la República Checa, el Reino de Dinamarca, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, el Reino de los Países Bajos, la República de Polonia, la República Eslovaca y la República de Finlandia cargarán con sus propias costas.

(¹) DO C 399 de 25.11.2019.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 21 de junio de 2022 (petición de decisión prejudicial planteada por la Cour constitutionnelle — Bélgica) — Ligue des droits humains / Conseil des ministres

(Asunto C-817/19) (¹)

[Procedimiento prejudicial — Tratamiento de datos personales — Datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) — Reglamento (UE) 2016/679 — Artículo 2, apartado 2, letra d) — Ámbito de aplicación — Directiva 2016/681/UE — Utilización de datos PNR de los pasajeros de los vuelos aéreos operados entre la Unión Europea y terceros países — Facultad de incluir los datos de los pasajeros de los vuelos aéreos operados dentro de la Unión — Tratamientos automatizados de esos datos — Plazo de conservación — Lucha contra los delitos de terrorismo y la delincuencia grave — Validez — Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea — Artículos 7, 8, 21 y 52, apartado 1 — Legislación nacional que extiende la aplicación del sistema PNR a otros transportes realizados dentro de la Unión — Libertad de circulación dentro de la Unión — Carta de los Derechos Fundamentales — Artículo 45]

(2022/C 340/05)

Lengua de procedimiento: francés

Órgano jurisdiccional remitente

Cour constitutionnelle

Partes en el procedimiento principal

Demandante: Ligue des droits humains

Demandada: Conseil des ministres

Fallo

- 1) El artículo 2, apartado 2, letra d), y el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos), deben interpretarse en el sentido de que este Reglamento es aplicable a los tratamientos de datos personales previstos por una legislación nacional que tiene por objeto transponer, al Derecho interno, tanto las disposiciones de la Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas, como las de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE y las de la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave, por lo que se refiere, por una parte, a los tratamientos de datos efectuados por operadores privados y, por otra parte, a los tratamientos de datos efectuados por las autoridades públicas a las que resulte de aplicación, única o igualmente, la Directiva 2004/82 o la Directiva 2010/65. Por el contrario, dicho Reglamento no es aplicable a los tratamientos de datos previstos por tal legislación únicamente contemplados por la Directiva 2016/681, efectuados por la Unidad de Información sobre los Pasajeros (UIP) o por las autoridades competentes con los fines previstos en el artículo 1, apartado 2, de esta Directiva.
- 2) Dado que la interpretación de la Directiva 2016/681 a la luz de los artículos 7, 8 y 21 y del artículo 52, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea garantiza la conformidad de esta Directiva con dichos artículos de la Carta de los Derechos Fundamentales, el examen de las cuestiones prejudiciales segunda a cuarta y sexta no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez de dicha Directiva.
- 3) El artículo 6 de la Directiva 2016/681, interpretado a la luz de los artículos 7 y 8, y del artículo 52, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una legislación nacional que autoriza el tratamiento de datos del registro de nombres de los pasajeros (datos PNR) obtenidos con arreglo a esta Directiva con fines distintos de los expresamente mencionados en el artículo 1, apartado 2, de la referida Directiva.
- 4) El artículo 12, apartado 3, letra b), de la Directiva 2016/681 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una legislación nacional con arreglo a la cual la autoridad creada como Unidad de Información sobre los Pasajeros (UIP) reviste también la condición de autoridad nacional competente facultada para aprobar la comunicación de los datos PNR tras la expiración del plazo de seis meses desde la transferencia de estos datos a la UIP.
- 5) El artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2016/681, en relación con los artículos 7 y 8 y con el artículo 52, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una legislación nacional que prevé una duración general de conservación de los datos PNR de cinco años, aplicable a todos los pasajeros aéreos sin distinción, incluidos aquellos respecto de los cuales ni la evaluación previa prevista en el artículo 6, apartado 2, letra a), de esta Directiva, ni las eventuales verificaciones realizadas durante el período inicial de seis meses previsto en el artículo 12, apartado 2, de la referida Directiva, ni ninguna otra circunstancia han revelado la existencia de elementos objetivos que puedan establecer la existencia de un riesgo en materia de delitos de terrorismo o de delitos graves que presenten un vínculo objetivo, cuando menos indirecto, con el transporte aéreo de pasajeros.
- 6) La Directiva 2004/82 debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a los vuelos, programados o no, operados por una compañía aérea procedente del territorio de un Estado miembro y que tengan previsto aterrizar en el territorio de uno o de varios Estados miembros, sin escala en el territorio de un tercer país (vuelos interiores de la UE).
- 7) El Derecho de la Unión, en particular, el artículo 2 de la Directiva 2016/681, interpretado a la luz del artículo 3 TUE, apartado 2, del artículo 67 TFUE, apartado 2 y del artículo 45 de la Carta de los Derechos Fundamentales, debe interpretarse en el sentido de que se opone
 - a una legislación nacional que establezca, en ausencia de una amenaza terrorista real y actual o previsible a la que deba enfrentarse el Estado miembro en cuestión, un sistema de transferencia, por parte de los transportistas aéreos y de los operadores de viaje, y de tratamiento, por parte las autoridades competentes, de los datos PNR del conjunto de los vuelos interiores de la UE y de los transportes efectuados mediante otros medios dentro de la Unión, procedentes de o con destino a dicho Estado miembro o en tránsito por dicho Estado, con el fin de combatir los delitos de terrorismo y los delitos graves. En tal situación, la aplicación del sistema establecido por la Directiva 2016/681 debe limitarse a la transferencia y al tratamiento de los datos PNR de los vuelos y/o de los transportes relativos, en particular, a determinadas conexiones o a determinados planes de viaje o a determinados aeropuertos, estaciones de

ferrocarril o puertos marítimos respecto de los que existan indicios que permitan justificar esta aplicación. Incumbe al Estado miembro de que se trate seleccionar los vuelos interiores de la UE y/o los transportes efectuados por otros medios dentro de la Unión respecto de los cuales existen esos indicios y volver a examinar periódicamente esta aplicación en función de la evolución de las circunstancias que justificaron su selección, con objeto de garantizar que la aplicación de dicho sistema a esos vuelos y/o transportes siga limitándose a lo estrictamente necesario, y

— a una legislación nacional que establezca tal sistema de transferencia y de tratamiento de dichos datos con fines de mejora de los controles fronterizos y de lucha contra la inmigración clandestina.

- 8) El Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un órgano jurisdiccional nacional limite en el tiempo los efectos de una declaración de ilegalidad que le incumbe hacer con arreglo a su Derecho nacional, en relación con una normativa nacional que obligue a los transportistas aéreos, ferroviarios y terrestres y a los operadores de viaje a transferir los datos PNR, y que establezca un tratamiento y una conservación de dichos datos incompatibles con las disposiciones de la Directiva 2016/681, interpretadas a la luz del artículo 3 TUE, apartado 2, del artículo 67 TFUE, apartado 2, de los artículos 7, 8 y 45, así como del artículo 52, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales. La admisibilidad de las pruebas obtenidas por este medio es una cuestión que, conforme al principio de autonomía procesal de los Estados miembros, se rige por el Derecho nacional, sin perjuicio del cumplimiento de los principios de equivalencia y de efectividad.

(¹) DO C 36 de 3.2.2020.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 14 de julio de 2022 (petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Klagenfurt — Austria) — GSMB Invest GmbH & Co. KG / Auto Krainer GesmbH

(Asunto C-128/20) (¹)

[Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Homologación de tipo de los vehículos de motor — Artículo 3, punto 10 — Artículo 5, apartados 1 y 2 — Dispositivo de desactivación — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones de gases contaminantes — Sistema de control de las emisiones — Software integrado en la unidad de control del motor — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una «ventana de temperaturas» — Prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones — Artículo 5, apartado 2, letra a) — Excepción a dicha prohibición]

(2022/C 340/06)

Lengua de procedimiento: alemán

Órgano jurisdiccional remitente

Landesgericht Klagenfurt

Partes en el procedimiento principal

Demandante: GSMB Invest GmbH & Co. KG

Demandada: Auto Krainer GesmbH

Fallo

- 1) El artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1 000 metros de altitud constituye un «dispositivo de desactivación» en el sentido del citado artículo 3, punto 10.