

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Klagenfurt (Austria) el 19 de febrero de 2020 — GSMB Invest GmbH & Co. KG / Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.**

**(Asunto C-128/20)**

(2020/C 271/28)

*Lengua de procedimiento: alemán*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Landesgericht Klagenfurt

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* GSMB Invest GmbH & Co. KG

*Demandada:* Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 <sup>(1)</sup> 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 el sentido de que el equipamiento de un vehículo a los efectos del artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 es inadmisiblesi la válvula de recirculación de gases, es decir, un componente que puede afectar a las emisiones, se ha diseñado de manera que la cuota de recirculación, esto es, la cuota de gases de escape que son reconducidos, se regula de modo que solamente entre 15 y 33 grados centígrados y únicamente por debajo de 1 000 metros de altitud se garantiza un modo de bajas emisiones y que, fuera de dicha ventana térmica, en un intervalo de 10 grados centígrados, y por encima de los 1 000 metros, en un intervalo de 250 metros de altitud, se ve reducida de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de NOx más allá de los valores límite de NOx previstos en el Reglamento n.º 715/2007?
- 2) ¿Debe interpretarse la referencia a un dispositivo que «se justifique como protección del motor contra averías o accidentes» en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 en el sentido de que no cumple las disposiciones excepcionales una estrategia en materia de gases de escape que sirve principalmente para reducir la carga que soportan los componentes instalados, como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel?
- 3) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 en el sentido de que no cumple el requisito del artículo 5, apartado 1 (funcionamiento normal del vehículo) y constituye un dispositivo de desactivación prohibido una estrategia en materia de gases de escape que garantiza la plena funcionalidad de los dispositivos de control de la contaminación solamente en un rango de temperaturas entre 15 y 33 grados centígrados y por debajo de 1 000 metros de altitud (la denominada «ventana térmica»), de modo que, a lo largo del año, en Europa y especialmente en Austria no tiene plena funcionalidad durante la mayor parte del tiempo?

<sup>(1)</sup> DO 2007, L 171, p. 1.

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Eisenstadt (Austria) el 11 de marzo de 2020 — IR / Volkswagen AG**

**(Asunto C-134/20)**

(2020/C 271/29)

*Lengua de procedimiento: alemán*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Landesgericht Eisenstadt

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* IR

*Demandada:* Volkswagen AG