

Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Stuttgart (Alemania) el 13 de marzo de 2020 — O./ P. AG

(Asunto C-138/20)

(2020/C 262/14)

Lengua de procedimiento: alemán

Órgano jurisdiccional remitente

Landgericht Stuttgart

Partes en el procedimiento principal

Demandante: O.

Demandada: P. AG

Cuestiones prejudiciales

1. Interpretación del concepto de «dispositivo de desactivación»

1-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 3, punto 10**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 ⁽¹⁾ en el sentido de que el concepto de «elemento de diseño» se refiere únicamente a los elementos mecánicos de una entidad física?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 1-1:

1-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 3, punto 10**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones solo comprende la instalación de depuración de las emisiones que ocupa una posición pospuesta en el conjunto del motor (por ejemplo, en forma de catalizadores de oxidación diésel, filtros de partículas diésel, catalizadores de reducción de NOx)?

1-3: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 3, punto 10**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones comprende tanto las medidas internas aplicadas al motor como las medidas externas para la reducción de emisiones?

2. Interpretación del concepto de «funcionamiento normal»

2-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 1**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación en el ciclo NCCE?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-1:

2-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, en relación con el artículo 5, apartado 1**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que los fabricantes deben garantizar que los límites de emisión establecidos en el anexo I del Reglamento se cumplen también en el uso cotidiano?

En caso de respuesta afirmativa a la cuestión 2-2:

2-3: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 1**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-3:

2-4: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 1**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano tomando como base una velocidad media de 33,6 km/h y una velocidad máxima de 120,00 km/h?

3. Admisibilidad de estrategias de reducción de emisiones en función de la temperatura

3-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 1**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que está prohibido equipar un vehículo de manera que un componente que probablemente influya en las emisiones esté construido de modo que la cuota de recirculación de los gases de escape sea regulada de manera que solo garantiza un modo de bajas emisiones entre 20 y 30 grados centígrados, y fuera de dicho marco térmico se ve reducida progresivamente?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 3-1:

- 3-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también prohíbe el uso de un dispositivo de desactivación si fuera del marco térmico de entre 20 y 30 grados centígrados funciona de forma ininterrumpida para proteger el motor y, por ello, la recirculación de los gases de escape se ve reducida considerablemente?

4. Interpretación del concepto de «necesario» en el sentido de la excepción

- 4-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a)**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que solo puede afirmarse que existe la necesidad de utilizar dispositivos de desactivación en el sentido de la norma si, aun utilizando la tecnología punta disponible en el momento de la obtención de la homologación de tipo para el modelo de vehículo de que se trate, no estaban aseguradas la protección del motor contra averías o accidentes ni el manejo seguro del vehículo?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 4-1:

- 4-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a)**, del Reglamento n.º 715/2007 en el sentido de que procede negar la necesidad de recurrir a dispositivos de desactivación en el sentido de la norma cuando los parámetros recogidos en el sistema de gestión del motor se elijan de tal manera que la depuración de los gases de escape, debido a su dependencia térmica preestablecida y a las temperaturas normalmente previsibles, no está activada o solo lo está de forma limitada durante una gran parte del año?

5. Interpretación del concepto de «averías» en el sentido de la excepción

- 5-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a)**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que únicamente el motor debe estar protegido contra las averías?
- 5-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a)**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que solo existe una avería cuando están afectadas las denominadas piezas de desgaste (como, por ejemplo, la válvula EGR)?
- 5-3: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a)**, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también otras piezas del vehículo, especialmente los componentes pospuestos en el sistema de evacuación de los gases de escape, deben ser protegidos contra averías o accidentes?

6. Efectos jurídicos y sancionadores de las infracciones del Derecho de la Unión

- 6-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 5, apartados 1 y 2, así como el artículo 13** del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que protegen, al menos, también el patrimonio del adquirente de un vehículo que no se ajusta a lo exigido por el Reglamento (CE) n.º 715/2007?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 6-1:

- 6-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 5, apartados 1 y 2, así como el artículo 13** del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que los Estados miembros deben establecer un mecanismo sancionador que conceda a los compradores de vehículos la posibilidad de ejercitar una acción, sobre la base del efecto útil, a fin de imponer el cumplimiento del Derecho de la Unión en materia de ordenación del mercado?
- 6-3: ¿Debe interpretarse y aplicarse el **artículo 18, apartado 1, y el artículo 26, apartado 1**, de la Directiva 2007/46/CE⁽²⁾ en el sentido de que el fabricante incumple su obligación de expedir un certificado de conformidad válido, con arreglo al artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE, cuando ha instalado en el vehículo un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la comercialización de dicho vehículo es contraria a la prohibición de venta sin el certificado de conformidad válido, prevista en el artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE?

6-4: ¿El Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE tienen por objeto y finalidad que los valores límite fijados en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 o el certificado de conformidad previsto en el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el Reglamento (CE) n.º 385/2009, ⁽³⁾ establezcan derechos protectores del comprador, de modo que la vulneración de los valores límite del Reglamento, que determinan una calidad, o de la normativa en materia de matriculación prohíba, con arreglo al Derecho de la Unión, que, a la hora de rescindir la compraventa del vehículo, se tengan en cuenta a favor del fabricante las ventajas derivadas del uso?

⁽¹⁾ 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 (DO 2007, L 171, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO 2007, L 263, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, que sustituye el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO 2009, L 118, p. 13).

Petición de decisión prejudicial planteada por la High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales (Reino Unido) el 22 de abril de 2020 — Administrador fiduciario colegiado n.º 1 en la quiebra del Sr. M., Administrador fiduciario colegiado n.º 2 en la quiebra del Sr. M. / Sra. M. MH, ILA, Sr. M

(Asunto C-168/20)

(2020/C 262/15)

Lengua de procedimiento: inglés

Órgano jurisdiccional remitente

High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales

Partes en el procedimiento principal

Demandantes: Administrador fiduciario colegiado n.º 1 en la quiebra del Sr. M., Administrador fiduciario colegiado n.º 2 en la quiebra del Sr. M.

Demandadas: Sra. M, MH, ILA, y Sr. M.

Cuestiones prejudiciales

1) Cuando un nacional de un Estado miembro ha ejercido los derechos que le reconocen los artículos 21 TFUE y 49 TFUE y la Directiva de los derechos de los ciudadanos (Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo) ⁽¹⁾ trasladándose al Reino Unido o estableciéndose en él, ¿es compatible con dichas disposiciones que el artículo 11 de la WRPA 1999 excluya de la masa de la quiebra los derechos de pensiones derivados de un régimen de pensiones, incluidos los adquiridos y aprobados fiscalmente en otros Estados miembros, dependiendo de si, en el momento de declararse la quiebra, el régimen de pensiones estaba registrado con arreglo al artículo 153 de la FA 2004 o era obligatorio con arreglo al artículo 2 del Reglamento de 2002 y, por lo tanto, estaba aprobado fiscalmente en el Reino Unido?

2) Para la respuesta a la primera cuestión, ¿es relevante o necesario:

- determinar si el interesado se ha trasladado al Reino Unido con la finalidad principal de declararse allí en quiebra?
- tener en cuenta: i) la protección que pueda existir a favor de la masa de la quiebra frente a regímenes de pensiones no aprobados con arreglo al artículo 12 de la WRPA 1999, y ii) la posibilidad de que los administradores fiduciarios de la quiebra recuperen cantidades procedentes de compromisos de pensiones aprobados?
- tener en cuenta las exigencias a las que están sujetos los regímenes de pensiones registrados y aprobados fiscalmente en el Reino Unido?

⁽¹⁾ Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa al derecho de los ciudadanos de la Unión y de los miembros de sus familias a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros por la que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 1612/68 y se derogan las Directivas 64/221/CEE, 68/360/CEE, 72/194/CEE, 73/148/CEE, 75/34/CEE, 75/35/CEE, 90/364/CEE, 90/365/CEE y 93/96/CEE (DO 2004, L 158, p. 77).