

Mål C-165/20

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande i enlighet med artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

16 april 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Verwaltungsgericht Berlin (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

30 mars 2020

Klagande:

ET i egenskap av konkursförvaltare för Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)

Motpart:

Förbundsrepubliken Tyskland

Saken i det nationella målet

Talan mot ett beslut att upphäva ett beslut om tilldelning av utsläppsrätter för luftfart

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, i det nu aktuella fallet bestämmelser i direktiven 2003/87/EG och 2008/101/EG och förordning (EU) nr 2013/389; artikel 267 FEUF

Tolkningsfrågor

1. Ska direktiven 2003/87/EG och 2008/101/EG, med hänsyn till skäl 20 i direktiv 2008/101/EG, tolkas på så sätt att de utgör hinder för att upphäva gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart till en luftfartygsoperatör för åren

2018–2020, när tilldelningen gjorts för åren 2013–2020 och luftfartygsoperatören upphörde med sin verksamhet år 2017 på grund av konkurs?

Ska artikel 3f.1 i direktiv 2003/87/EG tolkas på så sätt att upphävandet av beslutet om tilldelning efter det att luftfartsverksamheten upphört på grund av konkurs är beroende av huruvida verksamheten drivs vidare av andra luftfartygsoperatörer? Ska artikel 3f.1 i direktiv 2003/87/EG tolkas på så sätt att luftfartsverksamheten ska anses fortsätta när landningsrättigheter på så kallade samordnade flygplatser (slottider) till viss del (för det konkursdrabbade flygbolagets flygningar på korta och medellånga sträckor) har sålts till tre andra luftfartygsoperatörer?

2. Om fråga 1 besvaras jakande:

Är bestämmelserna i artiklarna 10.5, 29, 55.1 a, 55.3 och 56 i förordning 389/87/EG (registerförordning 2013) förenliga med direktiven 2003/87/EG och 2008/101/EG och giltiga i den mån de utgör hinder för att utfärda gratis utsläppsrätter för luftfart som har tilldelats men ännu inte har utfärdats, om luftfartygsoperatören upphör med flygverksamheten på grund av konkurs?

3. Om fråga 1 besvaras nekande:

Ska direktiven 2003/87/EG och 2008/101/EG tolkas på så sätt att det enligt unionsrätten är absolut nödvändigt att upphäva beslutet om gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart?

4. Om fråga 1 besvaras jakande och om fråga 3 besvaras nekande:

Ska artiklarna 3c.3a, 28a.1, 28a.2 och 28b.2 i direktiv 2003/87/EG, i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2018/410, tolkas på så sätt att den tredje handelsperioden för luftfartygsoperatörer inte upphör vid utgången av år 2020, utan först år 2023?

5. Om fråga 4 besvaras nekande:

Kan rätt till ytterligare gratis utsläppsrätter för luftfartygsoperatörer för den tredje handelsperioden ges efter utgången av den tredje handelsperioden genom rätt till tilldelning för den fjärde handelsperioden, om en sådan rätt till gratis tilldelning av utsläppsrätter fastställs av domstol först efter utgången av den tredje handelsperioden, eller bortfaller rätten till ännu inte tilldelade utsläppsrätter vid utgången av den tredje handelsperioden?

Anförda unionsbestämmelser

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv

2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser,

särskilt artikel 10a.19 och 10a.20 i direktiv 2003/87, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015,

artikel 10a.19 och 10a.20 i direktiv 2003/87, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 13 december 2017,

artikel 3c.1, 3c.2 och 3c.3a, artikel 3f.1 och 3f.8 och artikel 28a.1, 28a.2 och 28a.4 i direktiv 2003/87, i dess lydelse enligt direktiv 2018/410,

artiklarna 10 led 5, 29, 55.1 a och 56.3 i kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 av den 2 maj 2013 om upprättande av ett unionsregister

Beslut 377/2013/EU av den 24 april 2013, förordning (EU) nr 421/2014 av den 16 april 2014 och förordning (EU) nr 2017/2392 av den 29 december 2017

Artiklarna 107 FEUF och 119 FEUF och artiklarna 17 och 20 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, skäl 20

Anförda nationella bestämmelser

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz) (lagen om handel med utsläppsrätter för växthusgaser (nedan kallad TEHG), 2 § stycke 6, 9 § stycke 6, 11 § (i dess lydelse enligt lagen av den 15 juli 2013) och 11 § styckena 1 och 6 (i dess lydelse enligt lagen av den 18 januari 2019) och 30 §

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (Zuteilungsverordnung 2020 – ZuV) (förordningen om tilldelning av utsläppsrätter för växthusgaser för handelsperioden 2013–2020)

Verwaltungsverfahrensgesetz (förvaltningsprocesslagen) (nedan kallad VwVfG), 48 och 49 §§

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (nedan kallat Air Berlin) var fram till andra halvåret 2017 verksamt som kommersiell luftfartygsoperatör och omfattades av skyldigheten att handla med utsläppsrätter. Deutsche Emissionshandelsstelle (det tyska organet för handel med utsläppsrätter) tilldelade

genom beslut av den 12 december 2011 Air Berlin sammanlagt 28 759 739 utsläppsrätter för luftfart för tilldelningsperioderna 2012 och 2013–2020. För åren 2013–2020 tilldelades 3 174 922 utsläppsrätter för luftfart per år. Genom beslut av den 15 januari 2015 återkallade Deutsche Emissionshandelsstelle delvis tilldelningsbeslutet av den 12 december 2011 med stöd av det uppskov med inbegripandet av de i förordning (EU) nr 421/2014 nämnda flygningarna i skyldigheten att handla med utsläppsrätter, vilket införts för åren 2013–2016, och fastställde tilldelningen till 18 779 668 utsläppsrätter för luftfart. Detta beslut om återkallande är slutgiltigt.

- 2 Den 14 augusti 2017 ansökte Air Berlin om konkurs. Den behöriga konkursdomstolen beslutade om egen förvaltning av tillgångarna i Air Berlin. Den 28 oktober 2017 upphörde Air Berlin officiellt med flygverksamheten. Genom beslut av konkursdomstolen av den 1 november 2017 inleddes huvudkonkursförfarandet. Den 16 januari 2018 förordnades ET som konkursförvaltare.
- 3 Den 28 februari 2018 utfärdade Deutsche Emissionshandelsstelle ett beslut med totalt fem punkter för ET i hans egenskap av konkursförvaltare. I punkt 1 återkallade Deutsche Emissionshandelsstelle delvis beslutet av den 12 december 2011 i form av beslutet om återkallande av den 15 januari 2015 och fastställde tilldelningen för åren 2013–2020 till 12 159 960 utsläppsrätter. I punkt 2 återkallade Deutsche Emissionshandelsstelle tilldelningen för tilldelningsperioden 2013–2020 till den del den översteg 7 599 975 utsläppsrätter för lufttrafik efter avdrag av de utsläppsrätter som tilldelats för tilldelningsperioden 2012. Det konstaterades att de utsläppsrätter som berördes av den ändrade tilldelningen för åren 2013–2017 redan hade utfärdats i sin helhet. För åren 2018–2020 utfärdas inga utsläppsrätter.
- 4 Som motivering förklarades att återkallandet enligt punkt 1 berodde på det fortsatta uppskovet med inbegripandet av vissa internationella flygningar i skyldigheten att överlämna utsläppsrätter genom förordning (EU) 2017/2392 för åren 2017–2020. Återkallandet enligt punkt 2 beror på att Air Berlin efter det att konkursförfarandet inletts enligt egen utsago upphörde med flygtrafiken den 28 oktober 2017. Flygbolagets operativa licens för unionen slutade gälla den 1 februari 2018.
- 5 Deutsche Emissionshandelsstelle avslag begäran om omprövning av beslutet av den 28 februari 2018 genom omprövningsbeslut av den 19 juni 2018. Med sin talan har ET i huvudsak ifrågasatt punkt 2 i beslutet av den 28 februari 2018 i form av omprövningsbeslutet.

Parternas huvudargument

- 6 **ET** anser att det delvisa återkallandet i punkt 2 i beslutet inte kan grundas på 48 och 49 §§ VwVfG (återkallande av ett olagligt förvaltningsbeslut respektive återtagande av ett lagenligt förvaltningsbeslut). Varken i 11 § TEHG eller i de

övriga bestämmelserna i TEHG finns det nämligen någon regel om upphävande av ett beslut om tilldelning till en luftfartygsoperatör när beslutet väl har fattats. Att upphäva tilldelningen strider också mot unionslagstiftarens avsikt. I skäl 20 i direktiv 2008/101/EG förklaras följande: ”Utsläppsrätter bör fortsätta att utfärdas till luftfartygsoperatörer som upphör med sin verksamhet fram till utgången av den period för vilken kostnadsfria utsläppsrätter redan har tilldelats.” Unionslagstiftaren har enligt ET otvetydigt föreskrivit att rätten till tilldelning ska fortsätta gälla. Detta är också korrekt, eftersom det sammanlagda antalet tilldelade utsläppsrätter förblir oförändrat. ET hänvisar till motiveringen till ett lagförslag av den 27 juni 2018 om en anpassning av de rättsliga grunderna för en vidareutveckling av den europeiska handeln med utsläppsrätter. Den framtida regleringen i ett nytt stycke 6 i 11 § TEHG omfattar exakt det nu aktuella fallet. Dock föreligger ännu inte denna rättsliga grund, utan den ska skapas för framtiden. För närvarande finns det därför ännu ingen sådan rättslig grund.

- 7 Air Berlin hade i varje fall berättigade förväntningar på att tilldelningsbeslutet skulle fortsätta gälla och överlät redan våren/sommaren 2017 större delen av de utsläppsrätter som år 2017 hade utfärdats för bolaget. Detta skedde med förväntan och i förvisning om att de utsläppsrätter som skulle utfärdas under de följande åren av perioden för handel med utsläppsrätter faktiskt skulle utfärdas. Förvisningen om att tilldelningsbeslutet ska fortsätta gälla ska också skyddas. När de utfärdade utsläppsrätterna för luftfart överläts år 2017 kunde konkursen ännu inte förutses.
- 8 Enligt vad ET hittills känner till nekades Air Berlin den 11 augusti 2017 oväntat finansiering, vilket ledde till att bolaget blev konkursmässigt. Även om en insolvens redan hade kunnat förutses vid tidpunkten för överlåtelsen skulle Air Berlins förväntningar skyddas. Av skäl 20 i direktiv 2008/101, som har citerats ovan, framgår det nämligen klart att Air Berlin ännu kunde förvänta sig att bli tilldelat utsläppsrätterna för den innevarande tilldelningsperioden, även om verksamheten upphörde.
- 9 Alla flygplan i Air Berlins flygplansflotta var inhyrda från olika uthyrare. Efter det att konkursansökan ingetts och även efter det att konkursförfarandet inletts hade de slottider som tilldelats Air Berlin och som är nödvändiga för att använda infrastrukturen på så kallade samordnade flygplatser vissa dagar vid vissa klockslag för att starta och landa, sålts till Deutsche Lufthansa, Easyjet och Thomas Cook i samband med försäljningen av tillgångar. Huruvida dessa bolag faktiskt utnyttjade dessa slottider på samma sätt som Air Berlin tidigare hade utnyttjat dem, eller om de trafikerade andra flyglinjer, känner ET inte till. Slottiderna såldes för flygningar på korta och medellånga sträckor.
- 10 ET anser att en fortsättning på en luftfartsverksamhet i den mening som avses i artikel 3f.1 i direktiv 2003/87 saknar betydelse för den fortsatta tilldelningen för luftfartygsoperatörerna. För övrigt har enligt ET frågan när det rör sig om en fortsättning i den mening som avses i ovannämnda bestämmelse hittills inte klargjorts i rättspraxis.

- 11 Det är också obegripligt varför det allmänna intresset av en fungerande handel med utsläppsrätter skulle äventyras om inte tilldelningsbeslutet upphävdes och varför Air Berlin fick en omotiverad fördel i förhållande till andra aktörer på marknaden. Det föreligger ingen risk för snedvridning av konkurrensen, eftersom Air Berlin överhuvudtaget inte längre deltar i konkurrensen.
- 12 **Förbundsrepubliken Tyskland** har förklarat att 48 och 49 §§ VwVfG utgör tillräcklig grund för att återkalla tilldelningen för åren 2018–2020.
- 13 Tilldelningen gjordes ursprungligen för åren 2013–2020 med utgångspunkt i att Air Berlin skulle utöva sin luftfartsverksamhet, som omfattades av systemet för handel med utsläppsrätter, fram till år 2020. Air Berlin omfattas inte längre av systemet för handel med utsläppsrätter sedan flygverksamheten slutgiltigt upphörde och därmed inte heller av tillämpningsområdet för TEHG. I och med att trafiktillståndet löpt ut ska Air Berlin inte längre anses som luftfartygsoperatör. Enligt TEHG är rätten till tilldelning kopplad till att det finns en skyldighet att handla med utsläppsrätter. Unionsrätten utgör inte hinder för detta. I dom av den 28 februari 2018, *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127), slog domstolen uttryckligen fast att en anläggning bara omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser när den ger upphov till direkta utsläpp av koldioxid. Enligt denna dom kan endast anläggningar vars verksamhet enligt artikel 2.1 i direktiv 2003/87 omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter tilldelas gratis utsläppsrätter. Dessa överväganden gäller i tillämpliga delar för luftfartsverksamhet.
- 14 I artikel 10.5. i förordning nr 389/2013 föreskrivs följaktligen att kontot för en luftfartygsoperatör som inte längre utför flygningar som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter ska ställas till statusen ”undantaget”. Från ett sådant konto kan enligt artikel 10.6 i förordning nr 389/2013 inte längre några processer inledas, utom för den period då kontostatusen ännu inte varit ställd till undantaget. I artikel 56.1 i förordning nr 389/2013 föreskrivs att den nationella administratören för luftfartygsoperatörer för varje år ska ange i den nationella fördelningstabellen om luftfartygsoperatören bör tilldelas några utsläppsrätter för året i fråga eller inte. Den omständigheten att dessa bestämmelser förts in i förordning nr 389/2013 visar att det måste vara tillåtet att återkalla tilldelningsbeslut.
- 15 Skäl 20 i direktiv 2008/101 strider mot systemet för handel med utsläppsrätter. Detta skäl avfattades innan förordning nr 389/2013 som otvetydigt talar emot skälet antogs, och det upprepades inte i förordningarna nr 421/2014 av den 16 april 2014 och nr 2017/2392 av den 13 december 2017, genom vilka direktiv 2003/87 ändrades när det gällde flygtrafik.
- 16 ET kan inte heller göra gällande berättigade förväntningar hos Air Berlin. De eventuella förväntningarna skulle bara skyddas, om Air Berlin, när de utsläppsrätter som tilldelats för år 2017 överläts, hade kunnat utgå från att bolaget skulle få tilldelningen även när det upphörde med verksamheten. Varken

tilldelningsreglerna eller Förbundsrepubliken Tysklands agerande motiverar ett sådant antagande. Ett återkallande är också av allmänintresse. Principen för systemet för handel med utsläppsrätter skulle äventyras om utsläppsrätterna kom ut på marknaden. Då skulle marknadspriset snedvridas.

- 17 Att hålla fast vid tilldelningen när luftfartsverksamheten upphör är inte förenligt med förbudet mot stöd enligt artikel 107 FEUF, med principen om en öppen marknadsekonomi med fri konkurrens enligt artikel 119.1 FEUF, med rätten till näringsfrihet enligt artikel 17 i stadgan eller med likhetsprincipen enligt artikel 20 i stadgan.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 18 **Tolkningsfråga 1** ställs för att få klarhet i betydelsen av skäl 20 i direktiv 2008/101. Den hänskjutande domstolen anser att det inte finns någon konkret bestämmelse i den relevanta sekundärrätten som strider mot innehållet i detta skäl. Att det skulle vara tillåtet att behålla tilldelade utsläppsrätter trots att luftfartsverksamheten upphört anser Verwaltungsgericht Berlin inte vara övertygande.
- 19 Enligt EU-domstolens praxis ska även de mål som eftersträvas med föreskrifterna beaktas vid tolkningen av direktiv 2003/87. Huvudsyftet med direktivet är att skydda miljön genom att minska utsläppen av växthusgaser. Gratis tilldelning av utsläppsrätter ingår i en särskild ordning med övergångsbestämmelser som avviker från principen enligt vilken utsläppsrätter ska fördelas i enlighet med den auktioneringsmekanism som fastställs i artikel 10 i direktiv 2003/87 (se dom av den 20 juni 2019, ExxonMobil Deutschland (C-682/17, EU:C:2019:518, punkterna 71 och 82), och dom av den 28 juli 2016, Vattenfall Europe Generation (C-457/15, EU:C:2016:613, punkt 39 och där angiven rättspraxis)). I avsaknad av en sekundärrättslig bestämmelse behöver EU-domstolen emellertid klargöra denna fråga slutgiltigt med beaktande av Förbundsrepubliken Tysklands invändningar beträffande förbudet mot stöd enligt artikel 107 FEUF, av principen om en öppen marknadsekonomi med fri konkurrens enligt artikel 119.1 FEUF och av artiklarna 17 och 20 i stadgan.
- 20 När det gäller den fortsatta luftfartsverksamheten enligt artikel 3f.1 i direktiv 2003/87 har det hittills inte klargjorts vare sig vad som krävs för att en fortsatt verksamhet i den mening som avses i denna bestämmelse ska anses föreligga eller huruvida en rätt att behålla tilldelade utsläppsrätter för luftfart är beroende av att luftfartsverksamheten helt eller delvis har fortsatt i den mening som avses i ovannämnda bestämmelse.
- 21 Om fråga 1 besvaras jakande ställs **tolkningsfråga 2** för att få klarhet i tolkningen och giltigheten av bestämmelserna i artiklarna 10.5, 29, 55 och 56 i förordning nr 389/2013. Dessa bestämmelser avser följderna för kontostatus och överföring av utsläppsrätter till kontot när en luftfartygsoperatör upphör med verksamheten.

- 22 **Tolkningsfråga 3**, som syftar till att få klarhet i huruvida det är absolut nödvändigt enligt unionsrätten att upphäva tilldelningsbeslutet när luftfartsverksamheten upphör, är relevant för en unionsrättskonform tolkning av de nationella bestämmelserna om återkallande och återtagande av förvaltningsbeslut i 48 och 49 §§ VwVfG. Om fråga 3 besvaras jakande påverkar detta tolkningen av de nationella bestämmelserna när det gäller det utrymme för skönsmässig bedömning som myndigheten har enligt 48 och 49 §§ VwVfG och även när det gäller den tidpunkt från vilken tilldelningsbeslutet kan eller ska upphävas.
- 23 Tolkningsfrågorna 4 och 5 är relevanta, om det inte är möjligt att meddela ett slutgiltigt domstolsavgörande i förevarande mål före den tredje handelsperiodens slut.
- 24 Den tredje handelsperioden slutar den 31 december 2020 för verksamhetsutövare som driver anläggningar som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Artikel 28b.2 i direktiv 2003/87 och 11 § stycke 1 TEHG, i dess lydelse av den 18 januari 2019, föranleder frågan huruvida utgången av år 2020 för luftfartygsoperatörer – till skillnad från för anläggningsoperatörer – inte påverkar de ansökningar om tilldelning som fortfarande inte är avgjorda.
- 25 **Tolkningsfråga 4** ställs för att få klarhet i när den tredje handelsperioden löper ut för luftfartygsoperatörer.
- 26 Om tolkningsfråga 4 besvaras på så sätt att den tredje handelsperioden löper ut den 31 december 2020 också för luftfartygsoperatörer, anser den hänskjutande domstolen att svaret på **tolkningsfråga 5** har betydelse för utgången i målet.
- 27 Enligt de tyska domstolarnas rättspraxis ledde utgången av den första och den andra handelsperioden till att ännu inte tilldelade utsläppsrätter inte längre kunde utfärdas före den 30 april året efter handelsperiodens slut, utan gick förlorade i avsaknad av en uttrycklig övergångsbestämmelse i nationell rätt. Det finns inte heller någon övergångsbestämmelse under den tredje handelsperioden för mål om utestående tilldelningsanspråk som har anhängiggjorts vid domstol. Denna avsaknad av en nationell övergångsbestämmelse motiverades med att reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter under handelsperioden 2021-2030 fastställs uttömmande i unionens förordning om tilldelning av utsläppsrätter och att en överföring av utsläppsrätter mellan perioder endast är tillåten när en sådan möjlighet föreskrivs i unionens förordning om tilldelning av utsläppsrätter för den fjärde handelsperioden.
- 28 Den hänskjutande domstolen förordar en enhetlig unionsrättslig bedömning av ännu utestående tilldelningsanspråk. Den vill erinra om att det inte finns någon uttrycklig bestämmelse i detta avseende vare sig i direktiv 2003/87 eller i beslut 2011/278. Inte heller kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 av den 19 december 2018 (EUT L 59, 2019, s. 8, EU:s förordning om tilldelning av utsläppsrätter), som antagits senare, innehåller någon bestämmelse om överföring

av ännu inte tilldelade utsläppsrätter mellan perioder, exempelvis i form av en reserv.

- 29 En reserv finns enbart för nya aktörer på marknaden enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87 och artikel 18 i EU:s förordning om tilldelning av utsläppsrätter och som en särskild reserv för luftfartygsoperatörer enligt artikel 3f i direktiv 2003/87. Bestämmelsen i artikel 13 i direktiv 2003/87 om utsläppsrätternas giltighet innehåller inte någon bestämmelse om vad som händer med utsläppsrätter som inte tilldelats vid slutet av den tredje handelsperioden. Enligt skäl 7 i Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 bör utsläppsrätter som inte tilldelats anläggningar enligt artikel 10a.7 i direktiv 2003/87/EG och utsläppsrätter som inte tilldelats anläggningar på grund av tillämpningen av artikel 10a.19 och 10a.20 i det direktivet ("outnyttjade utsläppsrätter") placeras i reserven år 2020. Enligt den hänskjutande domstolens uppfattning talar skäl 7 för att övergången från den tredje till den fjärde handelsperioden inte innebär att utsläppsrätter som inte tilldelats senast vid denna tidpunkt går förlorade. Det finns dock inte någon entydig bestämmelse om vad som händer med rätten till ännu inte tilldelade utsläppsrätter när den tredje handelsperioden upphör.
- 30 Denna fråga uppkommer i flera mål som ännu pågår vid den hänskjutande domstolen och även i mål som har anhängiggjorts vid andra nationella domstolar. Eftersom det inte kommer att vara möjligt att meddela ett slutgiltigt beslut i alla dessa mål före handelsperiodens slut och anläggningarnas operatörer på grund av det nuvarande rättsläget enligt tysk rättspraxis befarar att tilldelningsanspråk kommer att gå förlorade, har ansökningar om interimistiska åtgärder redan inletts till den hänskjutande domstolen. Inom ramen för sådana förfaranden om interimistiska åtgärder kan den hänskjutande domstolen inte föregripa ett nödvändigt avgörande från EU-domstolen.
- 31 Den hänskjutande domstolen vill att EU-domstolen, oberoende av svaret på de övriga tolkningsfrågorna, ska klargöra frågan om följderna av att den tredje handelsperioden upphör för de tilldelningsanspråk som ännu inte tillgodosetts, eftersom det är en grundläggande fråga som uppkommer i alla domstolsärenden som pågår i unionen, vilka avser ytterligare tilldelning av utsläppsrätter. Denna fråga måste klargöras skyndsamt med hänsyn till rättssäkerheten och i syfte att säkerställa en enhetlig tillämpning av det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter.