

Byla C-165/20

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2020 m. balandžio 16 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Verwaltungsgericht Berlin (Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. kovo 30 d.

Pareiškėjas:

ET, paskirtas *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)* bankroto administratoriumi

Atsakovė:

Vokietijos Federacinė Respublika

Pagrindinės bylos dalykas

Skundas dėl sprendimo skirti aviacijos apyvartinius taršos leidimus panaikinimo

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės, konkrečiai direktyvų 2003/87/EB ir 2008/101/EB ir Reglamento (ES) Nr. 2013/389, nuostatų aiškinimas; SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar Direktyvą 2003/87/EB ir Direktyvą 2008/101/EB atsižvelgiant į Direktyvos 2008/101/EB 20 konstatuojamąją dalį reikia aiškinti taip, kad pagal jas draudžiama panaikinti 2018–2020 m. nemokamus aviacijos apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojui, jei leidimai buvo suteikti 2013–2020 m. laikotarpiui, o orlaivių naudotojas nutraukė aviacijos veiklą dėl bankroto 2017 m.?

Ar Direktyvos 2003/87/EB 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad sprendimo skirti leidimus panaikinimas nutraukus aviacijos veiklą dėl bankroto priklauso nuo to, ar kiti orlaivių naudotojai tęsia aviacijos veiklą? Ar Direktyvos 2003/87/EB 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad aviacijos veikla laikoma pratęsta tuo atveju, jei dalis (bankrutuojančios oro linijų bendrovės trumpų ir vidutinių skrydžių segmento) leidimų leistis vadinamuosiuose koordinuojamuosiuose oro uostuose (laiko tarpsniai) buvo parduoti trims kitiems orlaivių naudotojams?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

Ar Reglamento Nr. 389/2013 (2013 m. Registro reglamentas) 10 straipsnio 5 dalies, 29 straipsnio, 55 straipsnio 1 dalies a punkto ir 3 dalies ir 56 straipsnio nuostatos suderinamos su Direktyva 2003/87/EB ir Direktyva 2008/101/EB ir galioja tiek, kiek pagal jas draudžiama išduoti paskirtus, bet dar neišduotus nemokamus apyvartinius taršos leidimus tuo atveju, jei orlaivių naudotojas dėl bankroto nutraukia aviacijos veiklą?

3. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar direktyvas 2003/87/EB ir 2008/101/EB reikia aiškinti taip, kad pagal Sąjungos teisę privaloma panaikinti sprendimą dėl nemokamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo?

4. Tuo atveju, jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai ir tuo atveju, jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar Direktyvos 2003/87/EB 3c straipsnio 3a dalį, 28a straipsnio 1 ir 2 dalis ir 28b straipsnio 2 dalį su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2018/410, reikia aiškinti taip, kad trečiasis prekybos laikotarpis orlaivių naudotojams baigiasi ne 2020 m. pabaigoje, o tik 2023 m.?

5. Jei į ketvirtąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojams trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta, šiam laikotarpiui pasibaigus, suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus, jeigu tokia teisė į leidimus teismo sprendimu pripažįstama jau pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui, ar, trečiajam prekybos laikotarpiui pasibaigus, neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai išnyksta?

Nurodomos Sąjungos teisės nuostatos

2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, iš dalies pakeista 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/29/EB, iš dalies

keičiančia Direktyvą 2003/87/EB, siekiant patobulinti ir išplėsti Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą,

visų pirma Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos 2015 m. spalio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu (ES) 2015/1814, 10a straipsnio 19 ir 20 dalys,

Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410, 10a straipsnio 19 ir 20 dalys

Direktyvos 2003/87 iš dalies pakeistos Direktyva 2018/410, 3c straipsnio 1, 2 ir 3a dalys, 3f straipsnio 1 ir 8 dalys, 28a straipsnio 1, 2 ir 4 dalys

2013 m. gegužės 2 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 389/2013, kuriuo įsteigiamas Sąjungos registras, 10 straipsnio 5 dalis, 29 straipsnis, 55 straipsnio 1 dalies a punktas, 56 straipsnio 3 dalis

2013 m. balandžio 24 d. Sprendimas Nr. 377/2013/ES, 2014 m. balandžio 16 d. Reglamentas (ES) Nr. 421/2014 ir 2017 m. gruodžio 29 d. Reglamentas (ES) 2017/2392

SESV 107 ir 119 straipsniai ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 17¹ ir 20 straipsniai

2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/101/EB, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys, 20 konstatuojamoji dalis

Nurodomos nacionalinės teisės nuostatos

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz) (Įstatymas dėl prekybos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartiniais taršos leidimais, toliau – TEHG) 2 straipsnio 6 dalis, 9 straipsnio 6 dalis, 11 straipsnis (2013 m. liepos 15 d. įstatymo redakcijos) ir 11 straipsnio 1 ir 6 dalys (2019 m. sausio 18 d. įstatymo redakcijos), 30 straipsnis

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (Zuteilungsverordnung 2020) (Nutarimas dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų suteikimo 2013–2020 m. prekybos laikotarpiu, toliau – ZuV 2020)

Verwaltungsverfahrensgesetz (Viešojo administravimo įstatymas, toliau – VwVfG) 48 ir 49 straipsniai

¹ Vertėjo pastaba: 16 straipsnis.

Bylos aplinkybių ir proceso santrauka

- 1 *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* (AB KG) (toliau – *Air Berlin*) iki 2017 m. antrojo pusmečio veikė kaip komercinių orlaivių naudotoja, jai buvo taikoma pareiga prekiauti apyvartiniais taršos leidimais. *Deutsche Emissionshandelsstelle* (Vokietijos prekybos apyvartiniais taršos leidimais tarnyba) 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimu 2012 m. ir 2013–2020 m. laikotarpiui suteikė *Air Berlin* iš viso 28 759 739 apyvartinius taršos leidimus. 2013–2020 m. kasmet suteikta po 3 174 922 apyvartinius taršos leidimus. 2015 m. sausio 15 d. sprendimu *Deutsche Emissionshandelsstelle*, atsižvelgdama į tai, kad Reglamentu (ES) Nr. 421/2014 sustabdytas reglamente nurodytų tarptautinių skrydžių įtraukimas į apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą 2013–2016 m., iš dalies panaikino 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimą dėl leidimų suteikimo ir nustatė, kad suteikiami 18 779 668 apyvartiniai taršos leidimai. Šis sprendimas dėl panaikinimo yra galutinis.
- 2 2017 m. rugpjūčio 15 d. *Air Berlin* pateikė prašymą iškelti jai bankroto bylą. Jurisdikciją iškelti bankroto bylą turintis teismas paskyrė *Air Berlin* laikinai administruoti turtą. 2017 m. spalio 28 d. *Air Berlin* oficialiai nutraukė skrydžių veiklą. 2017 m. lapkričio 1 d. bankroto teismo nutartimi buvo iškelta pagrindinė bankroto byla. 2018 m. sausio 16 d. ET paskirtas bankroto administratoriumi.
- 3 2018 m. vasario 28 d. *Deutsche Emissionshandelsstelle* priėmė dėl ET, kaip bankroto administratoriaus, sprendimą, kurį sudarė iš viso penki punktai. Pirmuoju punktu ji iš dalies panaikino 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimą 2015 m. sausio 15 d. naikinamojo sprendimo forma ir 2013–2020 m. iš naujo suteikė 12 159 960 leidimų. Antruoju punktu ji iš dalies panaikino leidimų suteikimą 2013–2020 m. leidimų skyrimo laikotarpiui ta apimtimi, kuria atėmus 2012 m. leidimų skyrimo laikotarpiui suteiktus apyvartinius taršos leidimus buvo viršytas 7 599 975 apyvartinių taršos leidimų skaičius. Buvo konstatuota, kad leidimų išdavimas po perskirstymo 2013–2017 m. laikotarpiui jau baigtas, 2018–2020 m. laikotarpiui leidimai nebus išduodami.
- 4 Motyvuojant šį sprendimą nurodyta, kad panaikinimą pirmame punkte lėmė Reglamentu (ES) 2017/2392 2017–2020 m. laikotarpiui ir toliau sustabdytas tam tikrų tarptautinių skrydžių įtraukimas į įpareigojimą atsisakyti leidimų. Panaikinimą antrame punkte lėmė tai, kad *Air Berlin*, pradėjus bankroto procedūrą, kaip pati teigia, 2017 m. spalio 28 d. nutraukė skrydžius. ES licencija vykdyti oro susisiekimą baigė galioti 2018 m. vasario 1 d.
- 5 Dėl 2018 m. vasario 28 d. sprendimo pateiktą skundą *Deutsche Emissionshandelsstelle* atmetė 2018 m. birželio 19 d. sprendimu dėl skundo. ET skundžia šį sprendimą, iš esmės ginčydamas 2018 m. vasario 28 d. sprendimo 2 punktą.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 6 **Pareiškėjas** mano, kad dalinis panaikinimas sprendimo 2 punkte negali būti grindžiamas *VwVfG* 48 ir 49 straipsniais (neteisėto administracinio akto panaikinimas arba teisėto administracinio akto atšaukimas). Nei TEHG 11 straipsnyje, nei kitose TEHG nuostatose nereglamentuojamas priimto sprendimo dėl leidimų skyrimo orlaivių naudotojui panaikinimas. Skyrimo panaikinimas taip pat nesuderinamas su Sąjungos teisės aktų leidėjo valia. Direktyvos 2008/101/EB 20 konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „Veiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos.“ Sąjungos teisės aktų leidėjas nedviprasmiškai nurodė, kad teisė į skirtus leidimus išlieka. Be to, tai logiška, nes bendras suteiktų apyvartinių taršos leidimų skaičius lieka nepakitęs. Pareiškėjas remiasi 2018 m. birželio 27 d. įstatymo, kuriuo tikslinami Europos prekybos apyvartiniais taršos leidimais plėtros teisiniai pagrindai, projekto argumentais. Būsimoji nuostata įtrauktoje naujoje TEHG 11 straipsnio 6 dalyje apima būtent šioje byloje nagrinėjamą atvejį. Vis dėlto tokio teisinio pagrindo dar nėra, jis dar tik turėtų būti sukurtas ateityje. Taigi šiuo metu atitinkamo teisinio pagrindo dar nėra.
- 7 Bet kuriuo atveju *Air Berlin* turėjo teisėtą lūkesčių, kad sprendimas skirti leidimus liks galioti, ir pardavė didžiąją dalį 2017 m. išduotų apyvartinių taršos leidimų dar 2017 m. pavasarį ir vasarą. Tai buvo padaryta laukiant ir tikintis apyvartinių taršos leidimų, kurie turėjo būti išduoti paskesniais apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpio metais. Lūkesčiai, kad sprendimas skirti leidimus liks galioti, taip pat teisėti. 2017 m. išduotų apyvartinių taršos leidimų pardavimo momentu dar nebuvo galima numatyti bankroto.
- 8 Remiantis ligšiolinėmis pareiškėjo žiniomis, 2017 m. rugpjūčio 11 d. buvo netikėtai atsisakyta finansuoti *Air Berlin*, o tai priartino bankrotą. *Air Berlin* lūkesčiai būtų teisėti net ir tuo atveju, jei pardavimo metu būtų buvę galima numatyti bankrotą. Iš jau nurodytos Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies aiškiai matyti, jog net ir nutraukusi veiklą *Air Berlin* dar galėjo tikėtis, kad leidimai bus suteikti einamajam skyrimo laikotarpiui.
- 9 Visus *Air Berlin* parko orlaivius nuomojo įvairūs nuomotojai. Per preliminarią bankroto procedūrą, taip pat iškėlus bankroto bylą *Air Berlin* skirti laiko tarpniai, reikalingi naudojantis oro uosto infrastruktūra vadinamuosiuose koordinuojamuosiuose oro uostuose tam tikromis dienomis tam tikru kilimo ar tūpimo laiku, parduodant turtą buvo parduoti *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook*. Pareiškėjui nėra žinoma, ar šios įmonės iš tikrųjų naudojo perimtus laiko tarpnius taip, kaip pirma juos naudojo *Air Berlin*, ar vykdė kitus maršrutus. Laiko tarpniai buvo parduoti trumpų ir vidutinių skrydžių segmentui.
- 10 Pareiškėjas mano, kad aviacijos veiklos tąsa, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, neturi reikšmės klausimui, ar sprendimas skirti leidimus orlaivių naudotojams lieka galioti. Beje, klausimas, kokiais atvejais

laikoma, kad veikla yra tęsiama, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, iki šiol nėra išaiškintas jurisprudencijoje.

- 11 Taip pat nesuprantama, kodėl nepanaikinus sprendimo skirti leidimus kiltų grėsmė viešajam interesui, susijusiam su sklandžiu apyvartinių taršos leidimų prekybos veikimu, o *Air Berlin* būtų suteiktas nepagrįstas pranašumas prieš kitus rinkos dalyvius. Nėra grėsmės, kad bus iškraipyta konkurencija, nes *Air Berlin* apskritai nebekonkuruoja rinkoje.
- 12 **Atsakovė** teigia, kad *VwVfG* 48 ir 49 straipsniai yra pakankamas pagrindas atšaukti leidimų skyrimą 2018–2020 m. laikotarpiui.
- 13 Iš pradžių leidimai buvo skirti 2013–2020 m. laikotarpiui remiantis tuo, kad *Air Berlin* aviacijos veiklą, kuriai taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, vykdys iki 2020 m. Galutinai aviacijos veiklą nutraukusiai *Air Berlin* apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema nebetaikoma, taigi ji taip pat nepatenka į TEHG taikymo sritį. Pasibaigus licencijos vykdyti oro susisiekimą terminui *Air Berlin* neteko orlaivių naudotojo statuso. Remiantis TEHG teisė į leidimų suteikimą susijusi su pareigos prekiauti apyvartiniais taršos leidimais buvimu. Sąjungos teisė tam neprieštarauja. 2018 m. vasario 28 d. Sprendime *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127) Teisingumo Teismas aiškiai konstatavo, kad apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema įrenginiui taikoma tik jei jis išskiria tiesioginių CO₂ emisijų. Pagal šį sprendimą apyvartiniai taršos leidimai gali būti suteikti tik įrenginiams, kuriuose vykdomai veiklai, remiantis Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalimi, taikoma tokių leidimų prekybos sistema. Šie argumentai *mutatis mutandis* taikomi aviacijos veiklai.
- 14 Atitinkamai Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad orlaivių naudotojo, kuris nebevykdo skrydžių, kuriems taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, sąskaita pašalinama. Iš tokių sąskaitų pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 6 dalį negalima inicijuoti jokių veiksmų, išskyrus veiksmus, vykdomus laikotarpiu, kuriuo sąskaita nebuvo pašalinta. Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad nacionalinis administratorius nacionalinio leidimų paskirstymo lentelėje prie orlaivių naudotojų ir kiekvienu metų žymi, ar tais metais orlaivių naudotojui bus suteikta leidimų, ar ne. Šių nuostatų įtraukimas į Reglamentą Nr. 389/2013 patvirtina, kad turi būti leidžiama atšaukti sprendimus dėl leidimų skyrimo.
- 15 Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamoji dalis prieštarauja apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemai. Ši konstatuojamoji dalis sukurta prieš priimant jai aiškiai prieštaraujantį Reglamentą Nr. 389/2013, ji liko neįtraukta į 2014 m. balandžio 16 d. Reglamentą Nr. 421/2014 ir 2017 m. gruodžio 13 d. Reglamentą 2017/2392, kuriais buvo iš dalies pakeista Direktyva 2003/87, kiek tai susiję su aviacija.
- 16 Be to, pareiškėjas negali remtis *Air Berlin* teisėtais lūkesčiais. Galimi lūkesčiai būtų teisėti tik tuo atveju, jei *Air Berlin*, parduodama 2017 m. skirtus leidimus,

būtų galėjusi tikėtis, kad leidimai jai vis dar bus skiriami net ir nutraukus veiklą. Nei leidimų skyrimo taisyklės, nei atsakovės veiksmai nesuteikia pagrindo tokiai prielaidai. Be to, leidimų atšaukimas taip pat atitinka viešąjį interesą. Jeigu leidimai būtų pateikti rinkai, būtų pažeistas apyvartinių taršos leidimų prekybos teisės principas. Tai iškreiptų rinkos kainą.

- 17 Neatšaukus leidimų skyrimo tuo atveju, kai stabdoma aviacijos veikla, būtų pažeistas SESV 107 straipsnyje nustatytas valstybės pagalbos draudimas, atviros rinkos ekonomikos, kurioje vyksta laisva konkurencija, principas pagal SESV 119 straipsnio 1 dalį, Chartijos 17² straipsnyje įtvirtinta laisvė užsiimti verslu ir Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintas lygybės principas.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santrauka

- 18 **Pirmuoju prejudiciniu klausimu** siekiama išsiaiškinti Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies reikšmę. Prašymą prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, nė vienoje reikšmingoje antrinės teisės nuostatoje nėra taisyklės, prieštaraujančios šios konstatuojamosios dalies turiniui. Teismui neatrodo, kad pagrįsta leisti pasilikti skirtus apyvartinius taršos leidimus nepaisant nutrauktos aviacijos veiklos.
- 19 Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją aiškinant Direktyvą 2003/87 taip pat reikia atsižvelgti į teisės norma siekiamus tikslus. Pagrindinis direktyvos tikslas – saugoti aplinką mažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisiją. Apyvartinių taršos leidimų suteikimas nemokamai priskiriamas prie specialių pereinamojo laikotarpio taisyklių, kuriomis nukrypstama nuo principo, kad apyvartiniai taršos leidimai turi būti suteikiami taikant Direktyvos 2003/87 10 straipsnyje numatytą aukcionų organizavimo tvarką (žr. 2019 m. birželio 20 d. Sprendimo *ExxonMobil Deutschland*, C-682/17, EU:C:2019:518, 71 ir 82 punktus, taip pat 2016 m. liepos 28 d. Sprendimo *Vattenfall Europe Generation*, C-457/15, EU:C:2016:613, 39 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Vis dėlto, nesant nustatytos taisyklės antrinės teisės aktuose, Teisingumo Teismas turi pateikti galutinį išaiškinimą šiuo klausimu, atsižvelgdamas į atsakovės pareikštus prieštaravimus, susijusius su SESV 107 straipsnyje nustatytu valstybės pagalbos draudimu, atviros rinkos ekonomikos, kurioje vyksta laisva konkurencija, principu pagal SESV 119 straipsnio 1 dalį, ir Chartijos 17³ ir 20 straipsniais.
- 20 Dėl aviacijos veiklos taršos pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį dar nėra išaiškinta nei kokiomis sąlygomis laikoma, kad veikla tęsiama, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nei ar galimybė pasilikti skirtus apyvartinius taršos leidimus priklauso nuo aplinkybės, ar aviacijos veikla buvo visiškai ar iš dalies tęsiama, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą.

² Vertėjo pastaba: 16 straipsnis.

³ Vertėjo pastaba: 16 straipsnis.

- 21 Tuo atveju, jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, **antruoju prejudiciniu klausimu** teiraujamasi apie Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5, 29, 55 ir 56 dalių nuostatų aiškinimą ir galiojimą. Šios nuostatos susijusios su orlaivių naudotojo veiklos nutraukimo pasekmėmis jo sąskaitos statusui ir leidimų perkėlimui į sąskaitą.
- 22 **Trečiasis prejudicinis klausimas**, kuriuo siekiama išsiaiškinti, ar pagal Sąjungos teisę privaloma panaikinti sprendimą skirti leidimus aviacijos veiklos nutraukimo atveju, yra svarbus *VwVfG* 48 ir 49 straipsniuose įtvirtintų nacionalinės teisės nuostatų dėl administracinių aktų panaikinimo ir atšaukimo aiškinimui pagal Sąjungos teisę. Jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, tai turėtų įtakos nacionalinės teisės nuostatomis, kiek jos susijusios su *VwVfG* 48 ir 49 straipsniuose institucijai suteikta diskrecija, taip pat su data, nuo kurios sprendimas skirti leidimus gali arba turi būti panaikintas.
- 23 Ketvirtasis ir penktasis prejudiciniai klausimai yra svarbūs sprendimui priimti tuo atveju, jei nagrinėjamoje byloje iki trečiojo prekybos laikotarpio pabaigos negalėtų būti priimtas galutinis sprendimas.
- 24 Trečiasis prekybos laikotarpis veiklos, kuriai taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, vykdytojams baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d. Dėl Direktyvos 2003/87 28b straipsnio 2 dalies ir 2019 m. sausio 18 d. redakcijos TEHG 11 straipsnio 1 dalies nuostatų kyla klausimas, ar 2020 m. pabaiga orlaivių naudotojams – kitaip nei veiklos vykdytojams – nedaro įtakos tuo metu dar neišnaudotai teisei į leidimus.
- 25 **Ketvirtuoju prejudiciniu klausimu** siekiama išsiaiškinti, kada trečiasis prekybos laikotarpis baigiasi orlaivių naudotojams.
- 26 Jei į ketvirtąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta taip, kad oro transporto operatoriams trečiasis prekybos laikotarpis taip pat baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d., prašymą prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, atsakymas į **penktąjį prejudicinį klausimą** turi lemiamą reikšmę priimant sprendimą byloje.
- 27 Pagal Vokietijos teismų jurisprudenciją, pasibaigus pirmajam ir antrajam prekybos laikotarpiams, iki kitų metų, einančių po prekybos laikotarpio pabaigos, balandžio 30 d. neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai išnyko, nes nacionalinėje teisėje nėra nuostatos, kurioje būtų aiškiai reglamentuota, kad jie gali būti perkelti. Tokios nuostatos nacionalinėje teisėje nėra numatyta ir dėl tų trečiojo prekybos laikotarpio apyvartinių taršos leidimų, kuriuos dar nagrinėja teismas ir kurie dėl to yra dar neišnaudoti. Perkėlimą reglamentuojančios nacionalinės teisės nuostatos nebuvimas buvo motyvuotas tuo, kad ES reglamente nustatytos nemokamų apyvartinių taršos leidimų 2021–2030 m. prekybos laikotarpiu suteikimo taisyklės yra baigtinės ir perskirstyti suteiktus apyvartinius taršos leidimus per skirtingus laikotarpius leidžiama tik tuo atveju, kai tai numatyta ES reglamente, reglamentuojančiame ketvirtąjį prekybos laikotarpį.

- 28 Prašymą prejudicinį sprendimą teikiantis teismas mano, kad dar neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai visoje Europos teisėje turi būti vertinami vienodai. Jis pažymi, kad tai nėra aiškiai reglamentuota nei Direktyvoje 2003/87, nei Sprendime 2011/278. Šiuo metu jau priimtame 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/331 (OL L 59, 2019, p. 8, toliau – ES reglamentas) taip pat nereglamentuotas apyvartinių taršos leidimų perskirstymas per laikotarpius, pavyzdžiui, jurisprudencijos rezervo forma.
- 29 Rezervas numatytas tik naujiems rinkos dalyviams pagal rinkos dalyviams pagal Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 7 dalį ir ES paskirstymo reglamento 18 straipsnį, specialus rezervas – orlaivių naudotojams pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnį. Direktyvos 2003/87 13 straipsnyje, reglamentuojančiame leidimų galiojimą, nieko nepasakyta apie besibaigiant trečiajam prekybos laikotarpiui dar nepaskirstytus leidimus. Pagal 2015 m. spalio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo (ES) 2015/1814 7 konstatuojamąją dalį apyvartiniai taršos leidimai, nepaskirstyti įrenginiams pagal Direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnio 7 dalį, ir apyvartiniai taršos leidimai, nepaskirstyti įrenginiams dėl to, kad taikomos tos direktyvos 10a straipsnio 19 ir 20 dalys (dėl nepaskirstytų apyvartinių taršos leidimų), 2020 m. turėtų būti perkelti į rezervą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, 7 konstatuojamoji dalis rodo, kad perėjimas iš trečiojo į ketvirtąjį prekybos laikotarpį nereiškia, jog teisės į iki šio momento neišnaudotus papildomus leidimus išnyksta. Tačiau teisės į iki trečiojo prekybos laikotarpio neišnaudotus papildomus apyvartinius taršos leidimus vienareikšmiškai nėra reglamentuotos.
- 30 Šis klausimas kyla keliuose prašymą prejudicinį sprendimą teikiančio teismo ir kitų nacionalinių teismų instancijų tebenagrinėjamose bylose. Kadangi ne kiekvienoje byloje bus įmanoma priimti galutinį sprendimą iki prekybos laikotarpio pabaigos ir kadangi, atsižvelgdami į ligšiolinę Vokietijos teismų jurisprudenciją, įrenginių operatoriai baiminasi, kad neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai išnyks, kolegijai jau buvo pranešta apie bylų nagrinėjimą skubos tvarka. Nagrinėdama bylą skubos tvarka, kolegija privalo sulaukti šiam klausimui būtino Teisingumo Teismo sprendimo.
- 31 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas prašo Teisingumo Teismo trečiojo prekybos laikotarpio pasibaigimo pasekmių, susijusių su teisėmis į iki šio momento neišnaudotus apyvartinius taršos leidimus, klausimą išaiškinti neatsižvelgiant į atsakymą į likusius prejudicinius klausimus, nes tai yra principinis klausimas, iškilęs visose Sąjungoje teismų tebenagrinėjamose bylose dėl papildomų apyvartinių taršos leidimų suteikimo; jo išaiškinimas yra skubiai būtinas tam, kad būtų užtikrintas teisinis saugumas ir vienodas Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių prekybą apyvartiniais taršos leidimais, taikymas.