

Causa C-165/20**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

16 aprile 2020

Giudice del rinvio:

Verwaltungsgericht Berlin (Germania)

Data della decisione di rinvio:

30 marzo 2020

Ricorrente:

ET nella sua qualità di curatore fallimentare della Air Berlin PLC & Co. Luftverkehr KG (AB KG)

Resistente:

Repubblica federale di Germania

Oggetto del procedimento principale

Ricorso di annullamento di una decisione sull'assegnazione di quote di traffico aereo

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio

Interpretazione del diritto dell'Unione, nella specie di disposizioni delle direttive 2003/87/CE, 2008/101/CE e del regolamento (UE) n. 2013/389; articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

1) Se, alla luce del considerando 20 della direttiva 2008/101/CE, la direttiva 2003/87/CE e la direttiva 2008/101/CE debbano essere interpretate nel senso che ostino alla revoca dell'assegnazione di quote di traffico aereo a titolo gratuito a un vettore aereo per gli anni dal 2018 al 2020, laddove l'assegnazione sia avvenuta

per il periodo dal 2013 al 2020 e il vettore aereo medesimo abbia cessato l'attività di trasporto aereo nel 2017 a seguito di avvio di procedura di insolvenza.

Se l'articolo 3 *septies*, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE debba essere interpretato nel senso che l'annullamento della decisione di assegnazione a seguito della cessazione delle attività di trasporto aereo a seguito di avvio di procedura di insolvenza sia subordinato alla circostanza che le attività di trasporto aereo proseguano ad opera di altri vettori aerei. Se l'articolo 3 *septies*, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE debba essere interpretato nel senso che una continuazione delle attività di trasporto aereo sussista quando i diritti di atterraggio in cosiddetti aeroporti coordinati (slot) siano stati parzialmente ceduti (per i voli a corto e medio raggio della compagnia aerea insolvente) ad altri tre vettori aerei.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:

Se le disposizioni di cui agli articoli 10, paragrafo 5, 29, 55, paragrafi 1, lettera a), e 3, nonché 56 del regolamento (UE) n. 389/2013 siano compatibili con la direttiva 2003/87/CE e la direttiva 2008/101/CE e valide laddove ostino, nel caso in cui il vettore aereo interrompa l'attività di volo a seguito di avvio della procedura di insolvenza, all'emissione di quote di traffico aereo a titolo gratuito già assegnate, ma non ancora emesse.

3) In caso di risposta negativa alla prima questione:

Se le direttive 2003/87/CE e 2008/101/CE debbano essere interpretate nel senso che il diritto dell'Unione imponga tassativamente l'annullamento della decisione sull'assegnazione a titolo gratuito di quote di traffico aereo.

4) In caso di risposta affermativa alla prima questione, nonché in caso di risposta negativa alla terza questione:

Se gli articoli 3 *quater*, paragrafo 3 *bis*, 28 bis, paragrafi 1 e 2, e 28 *ter*, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2018/410, debbano essere interpretati nel senso che per i vettori aerei il terzo periodo di scambio non termini alla fine del 2020, ma solo nel 2023.

5) In caso di risposta negativa alla quarta questione:

Se, una volta terminato il terzo periodo di scambio, eventuali diritti di vettori aerei ad assegnazione aggiuntiva gratuita di quote di emissioni per il terzo periodo di scambio, la cui esistenza sia stata accertata giudizialmente solo dopo la conclusione del periodo di scambio medesimo, possano essere soddisfatti mediante quote relative al quarto periodo di scambio, o se i diritti ad assegnazione non ancora ottenuti si estinguano al termine del relativo periodo di scambio.

Disposizioni di diritto dell'Unione fatte valere

Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio, come modificata dalla direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra,

in particolare articolo 10 *bis*, paragrafi 19 e 20, della direttiva 2003/87 come modificata dalla decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015,

articolo 10 *bis*, paragrafi 19 e 20, della direttiva 2003/87 come modificata dalla direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017,

articoli 3 *quater*, paragrafi 1, 2 e 3 *bis*, 3 *septies*, paragrafi 1 e 8, e 28 *bis*, paragrafi 1, 2 e 4, della direttiva 2003/87 come modificata dalla direttiva 2018/410

Articoli 10, paragrafo 5, 29, 55, paragrafo 1, lettera a), e 56, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 389/2013 della Commissione, del 2 maggio 2013, che istituisce un registro dell'Unione

Decisione n. 377/2013/UE del 24 aprile 2013, regolamenti (UE) n. 421/2014 del 16 aprile 2014 e (UE) 2017/2392 del 29 dicembre 2017

Articoli 107 e 119 TFUE e articoli 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea

Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra, considerando 20

Disposizioni nazionali richiamate

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen [in breve Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (legge relativa agli scambi dei diritti di emissione di gas a effetto serra; in prosieguo: il «TEHG»), articoli 2, paragrafo 6, 9, paragrafo 6, 11 (nel testo di cui alla legge del 15 luglio 2013) nonché 11, paragrafi 1 e 6 (nel testo di cui alla legge del 18 gennaio 2019), e 30

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 [regolamento relativo all'assegnazione di quote di emissioni di gas a effetto serra per il periodo di scambio dal 2013 al 2020, in

breve Zuteilungsverordnung 2020 (regolamento relativo all'assegnazione di quote 2020; in prosieguo: la «ZuV 2020»)],

Verwaltungsverfahrensgesetz (legge sul processo amministrativo; in prosieguo: il «VwVfG»), articoli 48 e 49

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 La Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (in prosieguo: la «Air Berlin») svolgeva attività di vettore aereo commerciale fino al secondo semestre del 2017 ed era soggetta al sistema di scambio di quote di emissioni. La Deutsche Emissionshandelsstelle (autorità tedesca competente in materia di scambio di quote di emissioni) assegnava alla Air Berlin, con decisione del 12 dicembre 2011, complessivamente 28 759 739 diritti di traffico aereo per i periodi di assegnazione relativi al 2012 e agli anni 2013-2020. Per il periodo 2013-2020 venivano assegnati rispettivamente 3 174 922 diritti di traffico aereo all'anno. Con decisione del 15 gennaio 2015, la Deutsche Emissionshandelsstelle, in considerazione della sospensione introdotta dal regolamento (UE) n. 421/2014 in relazione al periodo 2013-2016 per quanto riguarda l'assoggettamento dei voli internazionali ivi menzionati al sistema di scambio delle quote di emissioni, revocava parzialmente la decisione di assegnazione del 12 dicembre 2011, stabilendo l'assegnazione di complessivi 18 779 668 diritti di traffico aereo. Tale decisione di revoca diveniva definitiva.
- 2 In data 15 agosto 2017, la Air Berlin presentava domanda di avvio della procedura di insolvenza con riguardo al proprio patrimonio. Il giudice fallimentare disponeva l'amministrazione controllata provvisoria della società. Il 28 ottobre seguente la Air Berlin sospendeva ufficialmente l'attività di volo. Con decisione del 1° novembre 2017, il giudice fallimentare disponeva l'avvio della procedura principale di insolvenza. In data 16 gennaio 2018 ET veniva nominato curatore fallimentare.
- 3 Il 28 febbraio 2018 la Deutsche Emissionshandelsstelle emanava nei confronti di ET, nella sua qualità di curatore fallimentare. Un provvedimento comprendente complessivamente cinque punti. Al punto 1 essa revocava parzialmente la decisione del 12 dicembre 2011, nella forma della decisione di revoca del 15 gennaio 2015, fissando nuovamente l'assegnazione relativa al periodo 2013-2020, in 12 159 960 diritti di emissioni. Al punto 2 veniva revocata parzialmente l'assegnazione per il periodo 2013-2020 nella parte eccedente, detratti i diritti di traffico aereo assegnati per il 2012, 7 599 975 quote. Considerato che l'emissione dell'assegnazione modificata per gli anni 2013-2017 era già completamente avvenuta, per il periodo 2018-2020 non sarebbe stata effettuata alcuna emissione.
- 4 Tale provvedimento veniva motivato in base al rilievo che la revoca di cui al punto 1 derivava dal proseguimento della sospensione dell'assoggettamento di determinati voli internazionali all'obbligo di restituzione di cui al regolamento (UE) 2017/2392 per il periodo 2017-2020. La revoca prevista al punto 2 sarebbe

una conseguenza del fatto che la Air Berlin, successivamente all'avvio della procedura di insolvenza, avrebbe cessato l'attività di volo, secondo quanto indicato dalla stessa compagnia, in data 28 ottobre 2017. La licenza di esercizio UE sarebbe scaduta il 1° febbraio 2018.

- 5 Con decisione del 19 giugno 2018, la Deutsche Emissionshandelsstelle respingeva l'opposizione presentata dalla ricorrente contro il provvedimento del 28 febbraio 2018. Con il proprio ricorso giurisdizionale, ET contesta sostanzialmente il punto 2 della decisione del 28 febbraio 2018, nella forma della decisione di rigetto dell'opposizione.

Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale

- 6 Il **ricorrente** ritiene che la revoca parziale di cui al punto 2 della decisione non possa fondarsi sugli articoli 48, 49 del VwVfG (annullamento di un atto amministrativo illegittimo o revoca di un atto amministrativo conforme). Infatti, né l'articolo 11 del TEHG, né le restanti disposizioni di tale legge disciplinerebbero l'annullamento di una decisione di assegnazione ad un vettore aereo, una volta adottata. Anche l'intento del legislatore dell'Unione osterebbe all'annullamento di un'assegnazione di quote. Il considerando 20 della direttiva 2008/101/CE così recita: «Si dovrebbe continuare ad assegnare quote agli vettori aerei che cessano le attività fino al termine del periodo per il quale sono già state assegnate quote a titolo gratuito». Il legislatore dell'Unione avrebbe inequivocabilmente disposto il mantenimento del diritto all'assegnazione. Ciò sarebbe del resto logico, poiché il quantitativo complessivo di quote di emissioni assegnate resterebbe invariato. Il ricorrente rimanda alla motivazione del progetto di legge del 27 giugno 2018, sull'adeguamento dei fondamenti normativi per l'evoluzione del sistema di scambio di emissioni a livello europeo. La futura normativa, in un paragrafo 6 inserito ex novo nell'articolo 11 del TEHG, contemplerebbe proprio il caso nella specie controverso. Tuttavia tale fondamento normativo non esisterebbe ancora, potendo essere peraltro introdotto solo per il futuro. Pertanto, allo stato, non sussisterebbe alcun corrispondente fondamento idoneo a legittimare il provvedimento.
- 7 In ogni caso, la Air Berlin avrebbe fatto affidamento, in modo meritevole di tutela, sul mantenimento della decisione di assegnazione, e avrebbe per la maggior parte ceduto, fin dalla primavera / estate del 2017, i diritti di traffico aereo emessi nei suoi confronti nel 2017. Ciò sarebbe avvenuto nell'attesa e con la fiducia di ottenere i diritti di traffico aereo la cui emissione sarebbe stata prevista negli anni successivi del periodo di scambio di emissioni. Sarebbe degno di tutela anche l'affidamento sul mantenimento della decisione di assegnazione. Al momento della cessione dei diritti di traffico aereo emessi nel 2017 non sarebbe ancora stato possibile prevedere l'avvio della procedura di insolvenza.
- 8 A quanto risulta al ricorrente, l'11 agosto 2017, sorprendentemente, sarebbe stato negato alla Air Berlin un finanziamento, il che avrebbe creato le condizioni per

dichiarare l'insolvenza. Quand'anche al momento della cessione fosse già stato possibile prevedere lo stato di insolvenza, l'affidamento da parte della Air Berlin sarebbe comunque meritevole di tutela. Infatti, dal già richiamato considerando 20 della direttiva 2008/101 risulterebbe chiaramente che, anche in caso di cessazione dell'attività, la Air Berlin avrebbe ancora potuto contare sull'assegnazione di quote per il periodo di assegnazione in corso.

- 9 Tutti gli aeromobili della flotta della Air Berlin sarebbero stati presi in leasing da diverse imprese di locazione finanziaria. Nell'ambito dell'amministrazione controllata provvisoria e anche dopo l'avvio della procedura di insolvenza, gli slot orari assegnati alla Air Berlin, necessari per poter utilizzare in determinati giorni ed orari le infrastrutture aeroportuali per il decollo e l'atterraggio in cosiddetti aeroporti coordinati, sarebbero stati ceduti, unitamente ad altri attivi societari, alla Deutsche Lufthansa, Easyjet e Thomas Cook. Il ricorrente non sarebbe a conoscenza se tali imprese abbiano di fatto utilizzato i rispettivi slot rilevati nella stessa misura precedente della Air Berlin, o se abbiano utilizzato altre rotte. Gli slot ceduti sarebbero quelli relativi ai voli a corto e medio raggio.
- 10 Il ricorrente ritiene che la continuazione delle attività di volo ai sensi dell'articolo 3 *septies*, paragrafo 1, della direttiva 2003/87 non rilevi ai fini del mantenimento dell'assegnazione di quote per i vettori aerei. Del resto, la giurisprudenza non avrebbe finora chiarito la questione relativa al momento in cui debba essere presunta una continuazione ai sensi di detta disposizione.
- 11 Non si comprenderebbe neppure per quale motivo, senza l'annullamento della decisione di assegnazione, verrebbe leso l'interesse pubblico a uno scambio di quote di emissioni funzionante e la Air Berlin risulterebbe ingiustificatamente favorita a danno di altri vettori del mercato. Non sussisterebbe alcun rischio di distorsioni della concorrenza, considerato che la Air Berlin non entrerebbe più in alcun modo in concorrenza.
- 12 La **resistente** sostiene che gli articoli 48 e 49 del VwVfG costituirebbero un fondamento sufficiente per la revoca dell'assegnazione relativa al periodo 2018-2020.
- 13 L'assegnazione sarebbe avvenuta originariamente per il periodo 2013-2020 sulla base del fatto che Air Berlin avrebbe esercitato fino al 2020 la propria attività di trasporto aereo soggetta all'obbligo di scambio di quote di emissioni. A partire dalla cessazione definitiva delle attività di volo, la Air Berlin non sarebbe più soggetta al sistema di scambio di quote di emissioni e non rientrerebbe più neppure nell'ambito di applicazione del TEHG. Con la scadenza della licenza di esercizio sarebbe venuto meno lo status di vettore aereo della Air Berlin. Ai sensi del TEHG, il diritto all'assegnazione sarebbe collegato alla sussistenza dell'obbligo di scambio di emissioni. Il diritto dell'Unione non osterebbe a tale condizione. Con la sentenza del 28 febbraio 2018, *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127), la Corte ha espressamente dichiarato che un impianto non ricade nel sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra

qualora non generi emissioni dirette di CO₂. Ai sensi di tale sentenza, solamente gli impianti le cui attività siano ricomprese, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2003/87, nel sistema di scambio di quote di emissioni possono beneficiare della concessione di quote a titolo gratuito. Tali principi si applicherebbero per analogia alle attività di trasporto aereo.

- 14 Conseguentemente, l'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento n. 389/2013 prevedrebbe che il conto di un vettore aereo che non esegua più voli soggetti al sistema di scambio di quote di emissioni sia convertito allo stato «escluso». A partire da tale conto, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 6, del medesimo regolamento, non sarebbe consentito avviare alcuna procedura, fatte salve quelle corrispondenti al periodo in cui il conto non era ancora stato convertito allo stato «escluso». Ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento n. 389/2013, l'amministratore nazionale indica nella tabella nazionale per il trasporto aereo, per ciascun vettore aereo e per ciascun anno, se il vettore aereo possa ricevere un'assegnazione per detto anno. L'inserimento della disposizione de qua nel regolamento n. 389/2013 comproverebbe che debba essere consentita la revoca di decisioni di assegnazione.
- 15 Il considerando 20 della direttiva 2008/101 contraddirebbe il sistema di scambio delle quote di emissioni. Tale considerando sarebbe stato redatto, temporalmente, prima dell'adozione del regolamento n. 389/2013, che chiaramente lo contraddice, e non sarebbe più stato ripreso nei regolamenti n. 421/2014, del 16 aprile 2014, e 2017/2392 del 13 dicembre 2017, che modificano la direttiva 2003/87 in relazione al trasporto aereo.
- 16 Il ricorrente non potrebbe neppure invocare un affidamento meritevole di tutela della Air Berlin. Un possibile affidamento potrebbe essere tutelato solo nell'ipotesi in cui la Air Berlin, al momento della cessione dei diritti assegnatili per il 2017, avesse potuto presumere che essa stessa, in caso di cessazione dell'attività, avrebbe ancora ottenuto l'assegnazione. Né le norme in materia di assegnazione, né la condotta della resistente danno motivo di ritenere fondata tale presunzione. Inoltre, la revoca sarebbe nell'interesse pubblico. Se tali diritti di traffico aereo facessero ingresso sul mercato, verrebbe eluso il principio su cui si fondano le norme in materia di scambio di quote di emissioni. In tal modo si falserebbe il prezzo di mercato.
- 17 Il mantenimento dell'assegnazione in caso di cessazione delle attività di trasporto aereo sarebbe incompatibile con il divieto di aiuti di Stato sancito dall'articolo 107 TFUE, con il principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza di cui all'articolo 119, paragrafo 1, TFUE, con il diritto alla libertà imprenditoriale previsto dall'articolo 17 della Carta e il principio della parità di trattamento ai sensi dell'articolo 20 della Carta.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 18 La **prima questione pregiudiziale** è intesa a chiarire il significato del considerando 20 della direttiva 2008/101. Il giudice del rinvio ritiene che nessuna disposizione concreta del diritto secondario pertinente contenga una norma in contrasto con il contenuto di tale considerando. La possibilità di mantenere, nonostante la cessazione dell'attività di trasporto aereo, diritti di traffico aereo assegnati non sembra in conclusione convincente per il giudice a quo.
- 19 Secondo la giurisprudenza della Corte, nell'interpretazione della direttiva 2003/87 occorre anche tener conto degli scopi perseguiti dalla normativa. L'obiettivo principale della direttiva è la protezione dell'ambiente mediante la riduzione di gas a effetto serra. L'assegnazione di quote di emissioni a titolo gratuito rientra nell'ambito di un regime specifico di norme transitorie, che deroga al principio secondo cui le quote di emissioni devono essere assegnate secondo il meccanismo di messa all'asta, istituito dall'articolo 10 della direttiva 2003/87 (v. sentenza del 20 giugno 2019, ExxonMobil Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, punti 71 e 82, nonché sentenza del 28 luglio 2016, Vattenfall Europe Generation, C-457/15, EU:C:2016:613, punto 39 e giurisprudenza ivi citata). In assenza di una norma nel diritto secondario, occorre tuttavia che la Corte si pronunci in via definitiva su tale questione tenendo conto delle obiezioni sollevate dalla resistente in relazione al divieto di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 TFUE, al principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza di cui all'articolo 119, paragrafo 1, TFUE nonché agli articoli 17 e 20 della Carta.
- 20 Quanto alla continuazione dell'attività di trasporto aereo ai sensi dell'articolo 3 *septies*, paragrafo 1, della direttiva 2003/87, non è stato sinora chiarito né quali siano i presupposti per una continuazione a norma della citata disposizione, né se il mantenimento di diritti di traffico aereo assegnati sia subordinato alla circostanza che le attività di volo proseguano in toto o in parte ai sensi di detta disposizione.
- 21 In caso di risposta affermativa alla prima questione, la **seconda questione pregiudiziale** è volta a precisare l'interpretazione e la validità delle disposizioni di cui agli articoli 10, paragrafo 5, 29, 55 e 56 del regolamento n. 389/2013. Tali disposizioni riguardano le conseguenze della cessazione dell'attività da parte di un vettore aereo in relazione allo status del conto e al trasferimento di quote sul conto.
- 22 La **terza questione pregiudiziale**, diretta a chiarire se l'annullamento della decisione di assegnazione in caso di cessazione delle attività di volo sia imposto tassativamente dal diritto dell'Unione, rileva ai fini di un'interpretazione conforme al diritto dell'Unione delle normative nazionali in materia di revoca e annullamento di atti amministrativi di cui agli articoli 48 e 49 del VwVfG. La risposta affermativa alla terza questione si rifletterà sulle normative nazionali con riguardo al margine discrezionale riconosciuto all'amministrazione dagli articoli

48 e 49 del VwVfG e anche in relazione al momento a decorrere dal quale la decisione di assegnazione possa o debba essere annullata.

- 23 La quarta e quinta questione pregiudiziale rilevano ai fini della decisione nell'ipotesi in cui, nell'ambito del presente giudizio, non possa essere adottata alcuna decisione definitiva prima della conclusione del terzo periodo di scambio.
- 24 Il terzo periodo di scambio termina, per i gestori di impianti soggetti all'obbligo di scambio di quote di emissioni, il 31 dicembre 2020. Le disposizioni di cui all'articolo 28 *ter*, paragrafo 2, della direttiva 2003/87 e all'articolo 11, paragrafo 1, del TEHG nel testo del 18 gennaio 2019 sollevano la questione se per i vettori aerei, a differenza da quanto avviene per i gestori di impianti, il termine del 2020 non produca effetti sui diritti ad assegnazione non ancora ottenuti fino a quel momento.
- 25 La **quarta questione pregiudiziale** è intesa a chiarire quando termini il terzo periodo di scambio per i vettori aerei.
- 26 Nel caso di una risposta alla quarta questione nel senso che il terzo periodo di scambio termini il 31 dicembre 2020 anche per i vettori aerei, a parere del giudice del rinvio la risposta alla **quinta questione pregiudiziale** risulta determinante ai fini della decisione.
- 27 Secondo la giurisprudenza tedesca, la conclusione del primo e del secondo periodo di scambio ha fatto sì che i diritti ad assegnazione non ancora ottenuti fino al 30 aprile dell'anno successivo al termine del periodo di scambio non potessero più essere assegnati e, in assenza di un'espressa normativa transitoria nel diritto nazionale, si estinguessero. Una normativa transitoria per i diritti ad assegnazione ancora pendenti in sede giudiziaria e, quindi, non ancora ottenuti non esiste a livello nazionale neppure per il terzo periodo di scambio. Tale lacuna normativa transitoria a livello nazionale troverebbe spiegazione nel fatto che le regole per l'assegnazione a titolo gratuito di quote di emissione nel periodo di scambio 2021-2030 sarebbero stabilite in modo tassativo nel regolamento UE relativo all'assegnazione e una compensazione di diritti ad assegnazione tra i due periodi sarebbe consentita solo se previsto nel regolamento UE relativo all'assegnazione per il quarto periodo di scambio.
- 28 Il giudice del rinvio è incline ad una valutazione unitaria a livello europeo dei diritti ad assegnazione non ancora attribuiti. A suo avviso, una disciplina esplicita in materia non risulta né dalla direttiva 2003/87 né dalla decisione 2011/278. Anche il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, del 19 dicembre 2018 (GU 2019, L 59, pag. 8; in prosieguo: il «regolamento UE relativo all'assegnazione»), medio tempore adottato, non conterrebbe alcuna previsione in merito alla compensazione tra periodi dei diritti ad assegnazione, per es. sotto forma di una riserva in conformità della giurisprudenza.
- 29 Una riserva è prevista unicamente per nuovi vettori del mercato ai sensi dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 7, della direttiva 2003/87 e dell'articolo 18 del

regolamento UE relativo all'assegnazione, e come riserva speciale per i vettori aerei ai sensi dell'articolo 3 *septies* della direttiva 2003/87. La disposizione di cui all'articolo 13 della direttiva 2003/87 sulla validità delle quote non fornisce indicazioni sulla questione delle quote non ancora assegnate entro il termine del terzo periodo di scambio. Ai sensi del considerando 7 della decisione 2015/1814 (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, le quote non assegnate agli impianti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE e le quote non assegnate agli impianti in virtù dell'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafi 19 e 20, della citata direttiva («quote non assegnate») dovrebbero essere integrate nella riserva nel 2020. A parere del giudice del rinvio, il menzionato considerando 7 avvalorava la tesi secondo cui il passaggio dal terzo al quarto periodo di scambio non implicherebbe l'estinzione dei diritti ad assegnazione aggiuntiva non ottenuti fino a quel momento. Tuttavia, non esiste una chiara disciplina in merito ai diritti ad assegnazione aggiuntiva che non siano stati ottenuti al termine del terzo periodo di scambio.

- 30 Tale questione si pone in diversi procedimenti pendenti dinanzi al giudice del rinvio e anche nei gradi superiori di giurisdizione nazionale. Poiché non sarà possibile adottare in tutti i procedimenti una decisione definitiva entro la conclusione del periodo di scambio e i gestori degli impianti temono, alla luce della giurisprudenza fin qui adottata dai giudici tedeschi, che i diritti ad assegnazione si estinguano, sono già stati notificati a questo stesso Collegio giudicante ricorsi con procedura d'urgenza. In tali procedimenti d'urgenza questo Collegio non è in grado di anticipare una decisione della Corte che risulti necessaria per tale questione.
- 31 Il giudice del rinvio chiede alla Corte di chiarire la questione degli effetti della conclusione del terzo periodo di scambio sul destino dei diritti ad assegnazione non ottenuti fino a quel momento, anche indipendentemente dalla risposta alle restanti questioni pregiudiziali, poiché si tratta di questioni fondamentali che sorgono nella totalità dei procedimenti ancora pendenti nell'Unione riguardanti l'assegnazione aggiuntiva di quote di emissioni che necessitano di urgenti precisazioni ai fini della certezza del diritto e di un'applicazione uniforme della legislazione europea in materia di scambio delle quote di emissioni.