

**Asunto C-165/20****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

16 de abril de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Verwaltungsgericht Berlin (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Berlín, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

30 de marzo de 2020

**Parte demandante:**

ET, como administrador concursal de Air Berlin PLC &amp; Co. Luftverkehrs KG (AB KG)

**Parte demandada:**

Bundesrepublik Deutschland (República Federal de Alemania)

**Objeto del procedimiento principal**

Recurso contencioso-administrativo contra una decisión relativa a la asignación de derechos de emisión de la aviación

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión, en este caso, de las disposiciones de las Directivas 2003/87/CE, 2008/101/CE y del Reglamento (UE) 2013/389, así como del artículo 267 TFUE

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Deben interpretarse las Directivas 2003/87/CE y 2008/101/CE, a la luz del considerando 20 de la Directiva 2008/101/CE, en el sentido de que se oponen a que se revoque una asignación gratuita de derechos de emisión de

la aviación a un operador de aeronaves para los años 2018 a 2020, si la asignación se había aprobado para los años 2013 a 2020 y, debido a una situación de insolvencia, el operador de aeronaves cesó en su actividad en 2017?

¿Debe interpretarse el artículo 3 *septies*, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE en el sentido de que la revocación de una decisión de asignación tras el cese por insolvencia de una actividad de aviación depende de si otros operadores aéreos continúan o no dicha actividad? ¿Debe interpretarse el artículo 3 *septies*, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE en el sentido de que se produce tal continuación de la actividad de aviación cuando se han vendido a otros tres operadores aéreos parte de los derechos de aterrizaje en los aeropuertos coordinados (franjas horarias o *slots*) (para las actividades de corta y media distancia de la compañía aérea insolvente)?

2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:

¿Son válidas y compatibles con las Directivas 2003/87/CE y 2008/101/CE las disposiciones de los artículos 10, apartado 5, 29, 55, apartado 1, letra a) y apartado 3, así como del artículo 56 del Reglamento (CE) n.º 389/2013, en la medida en que impiden la entrega de los derechos emisión gratuitos para la aviación ya asignados en caso de que el operador aéreo cese en sus actividades por una situación de insolvencia?

3. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

¿Deben interpretarse las Directivas 2003/87/CE y 2008/101/CE en el sentido de que la revocación de la decisión sobre la asignación gratuita de derechos de emisión de la aviación viene impuesta por el Derecho de la Unión?

4. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, así como en caso de respuesta negativa a la tercera cuestión:

¿Debe interpretarse el artículo 3 *quater*, apartado 3 *bis*, el artículo 28 *bis*, apartados 1 y 2, y el artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE, en la versión modificada por la Directiva (UE) 2018/410, en el sentido de que el tercer período de comercio para los operadores de aeronaves no finaliza en 2020 sino en 2023?

5. En caso de respuesta negativa a la cuarta cuestión?

¿Pueden efectuarse asignaciones adicionales de derechos de emisión gratuitos para operadores de aeronaves correspondientes al tercer período de comercio, una vez que este ha finalizado, con derechos correspondientes al cuarto período de comercio si la existencia de tal derecho de asignación no se determina judicialmente hasta después de la finalización del tercer período de comercio, o, por el contrario, caducan las asignaciones aún no efectuadas al finalizar el tercer período de comercio?

## Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo, modificada por la Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero

en particular el artículo 10 *bis*, apartados 19 y 20, de la Directiva 2003/87, en su versión resultante de la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015

Artículo 10 *bis*, apartados 19 y 20, de la Directiva 2003/87, en su versión resultante de la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2017

Artículo 3 *quater*, apartados 1, 2 y 3 *bis*; artículo 3 *septies*, apartados 1 y 8; artículo 28 *bis*, apartados 1, 2 y 4, de la Directiva 2003/87/CE, modificada por la Directiva 2018/410

Artículo 10, apartado 5; artículo 29; artículo 55, apartado 1, letra a); artículo 56, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 389/2013 de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, por el que se establece el Registro de la Unión de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Decisiones n.º 280/2004/CE y n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 920/2010 y n.º 1193/2011 de la Comisión

Decisión 377/2013/UE, de 24 de abril de 2013, Reglamentos (UE) n.º 421/2014, de 16 de abril de 2014, y (UE) 2017/2392, de 29 de diciembre de 2017

Artículos 107 y 119 TFUE, así como los artículos 17 y 20 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»)

Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, considerando 20

## Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (en lo sucesivo, «Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz» o «TEHG») (Ley alemana sobre el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero), artículo 2, apartado 6; artículo 9, apartado 6; artículo 11 (modificado por la Ley de

15 de julio de 2013) y el artículo 11, apartados 1 y 6 (modificado por la Ley de 18 de enero de 2019), artículo 30

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (Decreto de asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en el período de comercio 2013-2020)

Verwaltungsverfahrensgesetz (Ley del procedimiento administrativo), artículos 48 y 49

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 La compañía Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (en lo sucesivo, «Air Berlin») realizó sus actividades como operador de aeronaves comerciales hasta entrado el segundo semestre de 2017, sujeta a las obligaciones del comercio de derechos de emisión. Mediante resolución de 12 de diciembre de 2011, el Deutsche Emissionshandelsstelle (Servicio alemán de comercio de derechos de emisión; en lo sucesivo, «DEHSt») asignó a Air Berlin un total de 28 759 739 derechos de emisión de la aviación para los períodos de asignación de 2012 y 2013-2020. Para los años 2013-2020 se asignaron por año 3 174 922 derechos de emisión de la aviación. Mediante resolución de 15 de enero de 2015, el DEHSt, sobre la base de la suspensión que introdujo el Reglamento (UE) n.º 421/2014 de la inclusión de los vuelos internacionales mencionados en el mismo en el régimen de comercio de derechos de emisión para los años 2013-2016, revocó parcialmente la resolución de asignación de 12 de diciembre de 2011 y estableció una asignación de 18 779 668 derechos de emisión de la aviación. Dicha resolución ha devenido firme.
- 2 El 15 de agosto de 2017, Air Berlin solicitó la apertura de un procedimiento de insolvencia sobre su propio patrimonio. El tribunal competente para conocer del concurso ordenó provisionalmente que Air Berlin continuara administrando la empresa como deudor no desapoderado. El 28 de octubre de 2017, Air Berlin cesó oficialmente en sus operaciones de vuelo. El procedimiento de insolvencia principal se inició por auto del tribunal competente de 1 de noviembre de 2017. El 16 de enero de 2018, ET fue nombrado administrador concursal.
- 3 El 28 de febrero de 2018, el DEHSt remitió a ET, en su calidad de administrador concursal, una resolución que en total consta de cinco puntos. En el punto 1 revocó parcialmente la resolución de 12 de diciembre de 2011 (modificada mediante la resolución de 15 de enero de 2015) y estableció de nuevo la asignación para los años 2013-2020 en 12 159 960 derechos de emisión. En el punto 2 revocó parcialmente la asignación para el período de asignación 2013-2020 en la medida en que esta, deducidos los derechos de emisión para la aviación asignados para el período de 2012, superara los 7 599 975 derechos de emisión de esta clase. Se declaró que la entrega de la asignación modificada para los años 2013-2017 ya se había efectuado en su totalidad, y que para los años 2018-2020 no procedía ninguna entrega.

- 4 El motivo aducido fue que la revocación mencionada en el punto 1 era consecuencia de la continuación de la suspensión de la inclusión de ciertos vuelos internacionales en la obligación de entrega por el Reglamento (UE) 2017/2392 para los años 2017-2020. Se indicó que la revocación mencionada en el punto 2 resultaba del hecho de que Air Berlin, según sus propias declaraciones, había cesado en sus operaciones aéreas el 28 de octubre de 2017, tras instarse el procedimiento de insolvencia. Se señaló que la licencia de explotación UE había caducado el 1 de febrero de 2018.
- 5 La reclamación interpuesta contra la resolución de 28 de febrero de 2018 fue desestimada por el DEHSt mediante resolución de 19 de junio de 2018. ET ha presentado un recurso contra dicha resolución para impugnar en esencia el punto 2 de la resolución de 28 de febrero de 2018.

### **Principales alegaciones de las partes en el litigio principal**

- 6 El **demandante** alega que la revocación parcial mencionada en el punto 2 de la resolución no puede fundarse en los artículos 48 y 49 de la Ley de procedimiento administrativo (retirada de un acto administrativo ilícito o revocación de un acto administrativo lícito), pues ni el artículo 11 ni el resto de disposiciones del TEHG regulan la revocación de una decisión de asignación a un operador de aeronaves tras la adopción de esta. El demandante afirma que la voluntad del legislador de la Unión también es contraria a la revocación de una asignación. Se remite al considerando 20 de la Directiva 2008/101, que expone lo siguiente: «Conviene seguir asignando derechos de emisión a los operadores de aeronaves que pongan fin a sus actividades, hasta que finalice el período durante el cual ya se hayan asignado derechos gratuitos.» A su juicio, es claro que el legislador de la Unión ha establecido la subsistencia del derecho a la asignación. Considera que esta postura es además objetivamente adecuada si se tiene en cuenta que la cantidad total de derechos de emisión asignados se mantiene inalterada. El demandante se refiere a la exposición de motivos del proyecto de ley sobre la adaptación de las bases jurídicas para el desarrollo ulterior del comercio europeo de derechos de emisión, de 27 de junio de 2018. Sostiene que el futuro régimen que se establece en un nuevo apartado 6 del artículo 11 de la TEHG abarca precisamente el caso que nos ocupa, si bien no existe todavía tal base habilitadora, que entrará en vigor en el futuro. De ahí que no pueda hablarse aún de una base habilitadora suficiente.
- 7 En cualquier caso, según el demandante, Air Berlin albergó una confianza legítima en la vigencia de la decisión de asignación y ya entre la primavera y el verano de 2017 había vendido la mayoría de los derechos de emisión para la aviación que le habían sido entregados en 2017. Tal proceder se basó en las expectativas y la confianza relativas a los derechos de emisión que debían entregarse en los años siguientes del período de comercio de emisiones. Para el demandante, la confianza en la vigencia de la decisión de asignación también es digna de protección. A su modo de ver, en el momento de la venta de los derechos

de emisión para la aviación entregados en 2017 no cabía esperar que se produjera la insolvencia.

- 8 El demandante sostiene que le consta que el 11 de agosto de 2017 Air Berlin recibió de forma sorpresiva una denegación de financiación, lo que condujo a su insolvencia. En su opinión, aunque la insolvencia ya hubiera sido previsible en el momento de la venta, se ha de proteger la confianza albergada por Air Berlin, pues del considerando 20 de la Directiva 2008/101, citado anteriormente, se desprende claramente que dicha compañía podía contar con que se le asignaran derechos de emisión para el período de asignación en curso, incluso aunque cesara en sus actividades.
- 9 El demandante afirma que todos los aviones de la flota de Air Berlin fueron arrendados mediante contratos de *leasing* a varias firmas. Tanto en el marco del procedimiento de insolvencia provisional como tras la apertura del referido procedimiento, las franjas horarias asignadas a Air Berlin, necesarias para utilizar la infraestructura aeroportuaria en los aeropuertos coordinados en determinados días y a determinadas horas para el despegue y el aterrizaje (*slots*), se vendieron a Deutsche Lufthansa, Easyjet y Thomas Cook, como parte de las operaciones de venta de los activos. El demandante desconoce si estas compañías utilizaron realmente las franjas horarias adquiridas tal como lo hacía Air Berlin o si operaron otras rutas. Los *slots* vendidos correspondían a las operaciones de corta y media distancia.
- 10 El demandante considera que la continuación de las actividades de aviación en el sentido del artículo 3 *septies*, apartado 1, de la Directiva 2003/87 es irrelevante respecto de la cuestión de la subsistencia de la asignación a los operadores aéreos. Además, alega que aún no se ha aclarado en la jurisprudencia la cuestión de en qué casos debe apreciarse que existe continuación en el sentido de la citada disposición.
- 11 El demandante añade que no puede admitirse la tesis de que el interés público en un sistema de comercio de derechos de emisión eficaz resultaría menoscabado si no se revocara la decisión de asignación y de que Air Berlin disfrutaría de una ventaja injustificada a expensas de otros operadores. Considera que no existe un riesgo de distorsión de la competencia, pues Air Berlin ya no es un competidor.
- 12 La **demandada** alega que los artículos 48 y 49 de la Ley de procedimiento administrativo constituyen una base suficiente para la cancelación de la asignación para los años 2018-2020.
- 13 La asignación efectuada inicialmente para los años 2013-2020 partía de la base de que Air Berlin llevaría a cabo sus actividades de aviación sujetas al régimen del comercio de derechos de emisión hasta 2020. Desde el momento en que cesó definitivamente en sus operaciones de vuelo, Air Berlin dejó de estar sujeta al sistema de comercio de emisiones y, por lo tanto, de estar comprendida en el ámbito de aplicación de la TEHG. La caducidad de la licencia de explotación

privó a Air Berlin de su condición de operador de aeronaves. La demandada aduce que, según la TEHG, el derecho a la asignación está vinculado a la sujeción al régimen del comercio de derechos de emisión, y que esta conclusión es conforme con el Derecho de la Unión. Mediante su sentencia de 28 de febrero de 2018, *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127), el Tribunal de Justicia declaró expresamente que una instalación solamente estará sujeta al régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero si produce emisiones directas de CO<sub>2</sub>. Conforme a dicha sentencia, solo las instalaciones a cuya actividad resulte aplicable, de acuerdo con el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2003/87, el régimen de comercio de derechos de emisión, pueden obtener la asignación gratuita de tales derechos. Para la demandada, estas consideraciones son aplicables, *mutatis mutandis*, a las actividades de aviación.

- 14 La demandada sostiene que, en ese sentido, el artículo 10, apartado 5, del Reglamento n.º 389/2013 establece que la cuenta de un operador de aeronaves que ya no realice vuelos incluidos en el régimen de comercio de derechos de emisión será puesta en estado excluido. Con arreglo al artículo 10, apartado 6, del Reglamento n.º 389/2013, en ese caso ya no podrá iniciarse ningún proceso a partir de dicha cuenta, salvo para el periodo durante el cual la cuenta aún no estaba puesta en estado excluido. Según el artículo 56, apartado 1, del Reglamento n.º 389/2013, el administrador nacional indicará en el cuadro nacional de asignación para la aviación, en relación con cada operador de aeronaves y cada año, si el operador de aeronaves debe recibir o no una asignación para ese año. Para la demandada, la inclusión de estas disposiciones en el Reglamento n.º 389/2013 demuestra que es perfectamente lícita la revocación de las decisiones de asignación.
- 15 La demandada arguye que el considerando 20 de la Directiva 2008/101 es incongruente con el sistema de comercio de derechos de emisión y con el Reglamento n.º 389/2013, que es posterior a la adopción de dicha Directiva, y que no fue reproducido en los Reglamentos n.º 421/2014, de 16 de abril de 2014, y n.º 2017/2392, de 13 de diciembre de 2017, por los que se modificó la Directiva 2003/87 en el ámbito del transporte aéreo.
- 16 En su opinión, el demandante tampoco puede invocar la protección de la confianza legítima en relación con Air Berlin. La eventual confianza solo sería digna de protección si Air Berlin hubiera podido esperar razonablemente, al enajenar los derechos que le fueron asignados para el año 2017, que obtendría la asignación aunque hubiera cesado en la actividad. La demandada entiende que ni las reglas de asignación ni sus propios actos dieron lugar a tal suposición. La revocación de una asignación también obedece al interés público. Argumenta que el principio que inspira el régimen de comercio de derechos de emisión se vería socavado si los derechos de emisión acabaran comercializándose en el mercado, pues se venderían a precios falseados.
- 17 La demandada considera que el mantenimiento de la asignación en caso de cese de las actividades de aviación es incompatible con la prohibición de las ayudas de

Estado establecida en el artículo 107 TFUE, con el principio de la economía de mercado abierta y de libre competencia del artículo 119 TFUE, apartado 1, con el derecho a la libertad de empresa consagrado en el artículo 1[6] de la Carta y con el principio de igualdad establecido en el artículo 20 de la Carta.

### **Breve exposición de los motivos de la petición de decisión prejudicial**

- 18 La **primera cuestión prejudicial** tiene por objeto aclarar el significado del considerando 20 de la Directiva 2008/101. El tribunal remitente considera que ninguna disposición concreta del Derecho derivado aplicable contiene una norma contraria a lo expuesto en dicho considerando, pero este tribunal necesita que se le aclare la licitud de mantener los derechos de emisión de la aviación asignados pese a haber cesado las actividades de aviación.
- 19 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los objetivos perseguidos por la normativa también deben tenerse en cuenta a la hora de interpretar la Directiva 2003/87. El principal objetivo de la Directiva es proteger el medio ambiente mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. La asignación gratuita de derechos de emisión se inscribe en el marco del régimen específico de reglas transitorias, que establece una excepción al principio de que los derechos de emisión deben asignarse conforme al mecanismo de subasta instituido en el artículo 10 de la Directiva 2003/87 (véase la sentencia de 20 de junio de 2019, ExxonMobil Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, apartados 71 y 82, así como la sentencia de 28 de julio de 2016, Vattenfall Europe Generation, C-457/15, EU:C:2016:613, apartado 39 y jurisprudencia citada). Sin embargo, a falta de una regulación en el Derecho derivado, la cuestión debe ser aclarada de forma concluyente por el Tribunal de Justicia a la luz de las objeciones planteadas por la demandada en relación con la prohibición de ayudas de Estado establecida en el artículo 107 TFUE, el principio de la economía de mercado abierta y de libre competencia del artículo 119 TFUE, apartado 1, y los artículos 17 y 20 de la Carta.
- 20 En lo que respecta a la continuación de una actividad de aviación conforme al artículo 3 *septies*, apartado 1, de la Directiva 2003/87, todavía no se ha aclarado qué se requiere para poder entender que se da tal continuación, en el sentido de la referida disposición, ni si la conservación de los derechos de emisión de la aviación asignados depende de si han proseguido las actividades de aviación en su totalidad o solo en parte, en el sentido de la disposición citada.
- 21 Si se responde afirmativamente a la primera cuestión, la **segunda cuestión prejudicial** tiene por objeto aclarar la interpretación y la validez de las disposiciones de los artículos 10, apartado 5, 29, 55 y 56 del Reglamento n.º 389/2013. Dichas disposiciones se refieren a las consecuencias del cese de la actividad de un operador de aeronaves respecto del estado de la cuenta y de la transferencia de los derechos de emisión a la cuenta.

- 22 La **tercera cuestión prejudicial**, que tiene por objeto determinar si la revocación de la decisión de asignación en caso de cese de las actividades de aviación es obligatoria en virtud del Derecho de la Unión, es pertinente para una interpretación compatible con el Derecho europeo de las disposiciones nacionales sobre retirada y revocación de los actos administrativos según los artículos 48 y 49 de la Ley de procedimiento administrativo. En caso de respuesta afirmativa a la tercera cuestión, ello tendrá consecuencias para las disposiciones nacionales en lo que respecta a la facultad discrecional otorgada a las autoridades en los artículos 48 y 49 de la citada Ley y también en lo que respecta al momento a partir del cual puede o debe revocarse la decisión de asignación.
- 23 Las cuestiones prejudiciales cuarta y quinta son pertinentes para resolver si, en el caso de autos, no cabe una decisión firme antes de que finalice el tercer período de comercio.
- 24 Para los titulares de instalaciones sujetas al comercio de emisiones, el tercer período de comercio termina el 31 de diciembre de 2020. Las disposiciones del artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y del artículo 11, apartado 1, de la TEHG, en su versión modificada de 18 de enero de 2019, suscitan la cuestión de si para los operadores de aeronaves —a diferencia de lo que ocurre con los titulares de instalaciones— el hecho de que haya transcurrido el año 2020 surtirá algún efecto sobre los derechos de asignación aún pendientes en esa fecha.
- 25 La **cuarta cuestión prejudicial** tiene por objeto aclarar cuándo termina el tercer período de comercio para los operadores de aeronaves.
- 26 Si la respuesta a la cuarta cuestión prejudicial es que el tercer período de comercio finaliza el 31 de diciembre de 2020 también para los operadores de aeronaves, a juicio del tribunal remitente, la respuesta a la **quinta cuestión prejudicial** será también pertinente para resolver el litigio.
- 27 De conformidad con la jurisprudencia de los tribunales alemanes, el final del primer y del segundo período de comercio supuso que, hasta el 30 de abril del año siguiente a la finalización del período de comercio, no podían efectuarse las asignaciones pendientes, y estas se caducarían debido a la falta de una disposición transitoria expresa en el Derecho nacional. Para el tercer período de comercio, el citado Derecho nacional tampoco contiene una norma transitoria aplicable a los derechos de asignación *sub judice* y, por tanto, aún no asignados. La falta de una disposición transitoria nacional se ha justificado por el hecho de que las normas para la asignación gratuita de derechos de emisión para el período de comercio 2021 a 2030 están incluidas en el Reglamento de asignación de la Unión y que una compensación de derechos de asignación entre dos períodos solo es posible si está prevista en el Reglamento de asignación de la Unión para el cuarto período de comercio.
- 28 El tribunal remitente se inclina a favor de una valoración unitaria en toda la Unión de los derechos de asignación pendientes. En este sentido, señala que ni la

Directiva 2003/87 ni la Decisión 2011/278 contienen una regulación expresa al respecto. Tampoco el Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018 (DO 2019, L 59, p. 8, Reglamento de asignación de la Unión), aprobado en el ínterin, contiene una regulación relativa a la compensación de derechos de asignación entre dos períodos, por ejemplo, mediante una reserva conforme a la jurisprudencia.

- 29 Solo existe una reserva con respecto a los nuevos entrantes, de conformidad con el artículo 10 *bis*, apartado 7, de la Directiva 2003/87 y el artículo 18 del Reglamento de asignación de la Unión y como reserva especial para los operadores de aeronaves, de conformidad con el artículo 3 *septies* de la Directiva 2003/87. La disposición del artículo 13 de la Directiva 2003/87, relativa a la validez de los derechos de emisión, no se pronuncia sobre la cuestión de los derechos no asignados al final del tercer período de comercio. Con arreglo al considerando 7 de la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, los derechos de emisión no asignados a instalaciones de conformidad con el artículo 10 *bis*, apartado 7, de la Directiva 2003/87 y los derechos de emisión no asignados a instalaciones en virtud de la aplicación del artículo 10 *bis*, apartados 19 y 20, de dicha Directiva («derechos de emisión no asignados») deben incorporarse a la reserva en 2020. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, el considerando 7 apunta a favor de que el paso del tercer al cuarto período de comercio no conlleve la pérdida de las asignaciones adicionales no efectuadas hasta dicha fecha. Sin embargo, no existe una regulación clara relativa al destino de las asignaciones adicionales no efectuadas antes del final del tercer período de comercio.
- 30 Esta cuestión se plantea en varios de los procedimientos pendientes ante el tribunal remitente y ante otros órganos jurisdiccionales nacionales. Dado que no será posible adoptar una decisión firme en todos los procedimientos antes de la finalización del período de comercio y habida cuenta de la actual jurisprudencia de los tribunales alemanes, los titulares de instalaciones temen que caduquen las asignaciones, por lo que han anunciado el inicio de procedimientos de medidas provisionales ante la Sala. En dichos procedimientos, la Sala no puede anticipar la necesaria respuesta del Tribunal de Justicia a esta cuestión.
- 31 El tribunal remitente solicita al Tribunal de Justicia que aclare, con independencia de la respuesta que se dé a las restantes cuestiones prejudiciales, qué efectos tendrá la finalización del tercer período de comercio sobre las asignaciones no efectuadas hasta dicha fecha, por tratarse de una cuestión fundamental que se plantea en todos los procedimientos judiciales pendientes en la Unión relativos a asignaciones adicionales de derechos de emisión y que requiere una respuesta urgente en aras de la seguridad jurídica y la aplicación uniforme de las normas europeas en materia de derechos de emisión.