

Sag C-165/20

Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement

Dato for indlevering:

16. april 2020

Forelæggende ret:

Verwaltungsgericht Berlin (Tyskland)

Afgørelse af:

30. marts 2020

Sagsøger:

ET, som kurator for Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)

Sagsøgte:

Forbundsrepublikken Tyskland

Hovedsagens genstand

Klage over annullation af en afgørelse om tildeling af luftfartskvoter

Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen

Fortolkning af EU-retten, her bestemmelser i direktiv 2003/87/EF, 2008/101/EF og forordning (EU) nr. 2013/389; artikel 267 TEUF

Præjudicielle spørgsmål

1. Skal direktiv 2003/87/EF og direktiv 2008/101/EF henset til 20. betragtning til direktiv 2008/101/EF fortolkes således, at de er til hinder for at annullere en gratistildeling af luftfartskvoter til en luftfartøjsoperatør for 2018, 2019 og 2020, når tildelingen er sket for 2013-2020, og luftfartøjsoperatøren har indstillet sine luftfartsaktiviteter i 2017 på grund af konkurs?

Skal artikel 3f, stk. 1, i direktiv 2003/87/EG fortolkes således, at annullationen af tildelingsafgørelsen efter indstilling af luftfartsaktiviteterne på grund af konkurs afhænger af, om luftfartsaktiviteterne fortsættes af andre luftfartøjsoperatører? Skal artikel 3f, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF fortolkes således, at der er tale om en fortsættelse af luftfartsaktiviteterne, når der (for så vidt angår det konkursramte luftfartsselskabs forretning med korte og mellemlange ruter) delvis er foretaget salg af landingsrettigheder i såkaldte koordinerede lufthavne (»slots«) til tre andre lufttransportoperatører?

2. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:

Er bestemmelserne i artikel 10, stk. 5, artikel 29, artikel 55, stk. 1, litra a), og stk. 3, samt artikel 56 i forordning (EU) 389/2013 forenelige med direktiv 2003/87/EF og direktiv 2008/101/EF og gyldige, for så vidt som de er til hinder for at udstede gratis luftfartskvoter, der er blevet tildelt, men endnu ikke udstedt, såfremt luftfartsoperatøren indstiller luftfartsaktiviteterne på grund af konkurs?

3. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:

Skal direktiv 2003/87/EF og 2008/101/EF fortolkes således, at det i henhold til EU-retten er bydende nødvendigt at annullere afgørelsen om gratistildeling af luftfartskvoter?

4. Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende og såfremt det tredje spørgsmål besvares benægtende:

Skal artikel 3c, stk. 3a), artikel 28a, stk. 1 og 2, samt artikel 28b, stk. 2, i direktiv 2003/87/EF som ændret ved direktiv (EU) 2018/410 fortolkes således, at den tredje handelsperiode ikke udløber ved udgangen af 2020 men derimod først i 2023?

5. Såfremt det fjerde spørgsmål besvares benægtende:

Kan en ret til mertildeling af gratis emissionskvoter til luftfartøjsoperatører for tredje handelsperiode efter udløbet af tredje handelsperiode opfyldes med en ret til tildeling for fjerde handelsperiode, hvis eksistensen af en sådan ret til tildeling først fastslås retsligt efter udløbet af tredje handelsperiode, eller bortfalder en ret til tildeling, som endnu ikke er opfyldt, med udløbet af tredje handelsperiode?

Anførte EU-retlige forskrifter

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at forbedre og udvide ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet,

navnlig artikel 10a, stk. 19 og 20, i direktiv 2003/87/EF som affattet ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015,

Artikel 10a, stk. 19 og 20, i direktiv 2003/87 som affattet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 13. december 2017,

Artikel 3c, stk. 1, 2 og 3a, artikel 3f, stk. 1 og 8, og artikel 28a, stk. 1, 2 og 4, i direktiv 2003/87 som affattet ved direktiv (EU) 2018/410,

Artikel 10, nr. 5, artikel 29, artikel 55, stk. 1, litra a), og artikel 56, stk. 3, i Kommissionens forordning (EU) nr. 389/2013 af 2. maj 2013 om oprettelse af et EU-register

Afgørelse 377/2013/EU af 24. april 2013, forordning (EU) nr. 421/2014 af 16. april 2014 og forordning (EU) 2017/2392 af 29. december 2017

Artikel 107 og 119 TEUF samt artikel 17 og artikel 20 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet, 20. betragtning

Anførte nationale forskrifter

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (lov om handel med kvoter for drivhusgasemissioner, herefter »TEHG«), § 2, stk. 6, § 9 stk. 6, og § 11 (som affattet ved lov af 15.7.2013) og § 11, stk. 1 og 6 (som affattet ved lov af 18.1.2019) samt § 30

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (bekendtgørelse om tildeling af kvoter for drivhusgasemissioner i handelsperioden 2013-202, herefter »ZuV 2020«),

Verwaltungsverfahrensgesetz (lov om almindelig forvaltningsproces, herefter »VwVfG«), §§ 48 og 49

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne

- 1 Indtil anden halvdel af 2017 drev Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (herefter »Air Berlin«) erhvervsmæssig luftfart og var underlagt emissionshandelspligten. Ved afgørelse af 12. december 2011 tildelte Deutsche Emissionshandelsstelle (den tyske emissionshandelsinstans) Air Berlin i alt 28 759 739 luftfart-emissionskvoter for tildelingsperioden 2012 og 2013-2020. For perioden 2013-2020 blev der udstedt 3 174 922 luftfart-emissionskvoter pr. år. På grundlag af forordning (EU) nr. 421/2014, i henhold til hvilken inddragelsen af

de deri nævnte internationale flyvninger under emissionshandelspligten blev suspenderet i perioden 2013-2016, tilbagekaldte Deutsche Emissionshandelsstelle ved afgørelse af 15. januar 2015 delvist den tidligere tildelingsafgørelse af 12. december 2011 og fastsatte en tildeling på i alt 18 779 668 luftfart-emissionskvoter. Denne tilbagekaldelsesafgørelse er endelig.

- 2 Den 15. august 2017 indgav Air Berlin konkursbegæring. Den kompetente insolvensret traf bestemmelse om foreløbig bevarelse af rådighed over aktiverne fra Air Berlin. Den 28. oktober 2017 indstillede Air Berlin officielt luftfartsdriften. Ved afgørelse fra insolvensretten af 1. november 2017 blev hovedinsolvensbehandlingen indledt. Den 16. januar 2018 blev ET udpeget som kurator.
- 3 Den 28. februar 2018 traf Deutsche Emissionshandelsstelle en afgørelse i forhold til ET i dennes egenskab af kurator; afgørelsen bestod af fem punkter i alt. Under punkt 1 ændrede myndigheden delvist afgørelsen af 12. december 2011, sådan som denne fremgår af tilbagekaldelsesafgørelsen af 15. januar 2015, og fastsatte en ny tildeling for perioden 2013-2020 således, at der blev tildelt 12 159 960 kvoter. Under punkt 2 tilbagekaldte myndigheden delvist tildelingen for perioden 2013-2020, nemlig for så vidt denne efter fradrag af de luftfart-emissionskvoter, der var tildelt for perioden 2012, overstiger 7 599 975 kvoter. Det anførtes, at den ændrede tildeling for 2013-2017 allerede var blevet udstedt fuldt ud, og at der ikke udstedes nogen tildeling for 2018-2020.
- 4 Som begrundelse anførtes, at den under punkt 1 omhandlede tilbagekaldelse er en følge af, at den planlagte inddragelse af visse internationale flyvninger under returneringsforpligtelsen blev suspenderet i perioden 2017-2020, som omhandlet i forordning (EU) 2017/2392. Den under punkt 2 omhandlede tilbagekaldelse beror på, at Air Berlin efter indledning af insolvensbehandlingen ifølge egne oplysninger indstillede luftfartsdriften den 28. oktober 2017. Air Berlins driftstilladelse i EU udløb den 1. februar 2018.
- 5 Air Berlin påklagede afgørelsen af 28. februar 2018, men Deutsche Emissionshandelsstelle afviste klagen ved klageafgørelse af 19. juni 2018. Med sit søgsmål har ET i det væsentlige anfægtet punkt 2 i afgørelsen af 28. februar 2018, således som denne fremgår af klageafgørelsen.

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 6 **Sagsøgeren** har fremført, at den delvise tilbagekaldelse, der er fastsat i punkt 2 i afgørelsen, ikke kan støttes på VwVfG's §§ 48 og 49 (tilbagekaldelse af en ulovlig eller af en lovlig forvaltningsakt). Hverken TEHG's § 11 eller de øvrige bestemmelser i TEHG indeholder således nogen regel om annulation af en allerede truffet afgørelse om tildeling af kvoter til en luftfartøjsoperatør. En annulation af tilladelsen ville også være i modstrid med EU-lovgivers vilje. I 20. betragtning til direktivet anføres følgende: »Luftfartøjsoperatører, der indstiller driften, bør fortsat få udstedt kvoter indtil udløbet af den periode, for hvilken der

allerede er tildelt gratis kvoter.« EU-lovgiver har klart fastsat, at retten til tildeling af kvoter skal bevares. Dette er også rimeligt, fordi den samlede mængde tildelte emissionskvoter forbliver uændret. Sagsøgeren har henvist til bemærkningerne til et forslag til en lov om tilpasning af retsgrundlaget for videreudvikling af den europæiske emissionshandel af 27. juni 2018. Den fremtidige ordning, der skal opstilles i en ny regel, TEHG's § 11, stk. 6, omfatter nøjagtigt den her omtvistede situation. Dette retsgrundlag foreligger imidlertid netop endnu ikke og skal først etableres for fremtiden. I dag findes der altså endnu ikke et sådant retsgrundlag.

- 7 Air Berlin havde i hvert fald en berettiget forventning om tildelingsafgørelsens fortsatte beståen, og selskabet havde allerede i foråret/sommeren 2017 solgt de fleste af de luftfart-emissionskvoter, der var udstedt til selskabet i 2017. Salget skete med en forventning om og i tillid til, at de emissionskvoter, der skulle tildeles i de følgende år i emissionshandelsperioden, faktisk også ville blive udstedt. Forventningen om tildelingsafgørelsens fortsatte beståen var også berettiget. På det tidspunkt, hvor de i 2017 udstedte luftfart-emissionskvoter blev solgt, kunne konkursen endnu ikke forudses.
- 8 Efter hvad sagsøgeren indtil videre ved, fik Air Berlin den 11. august 2017 uventet afslag på en finansiering, og dette førte til betalingsstandsningen. Selv hvis konkursen allerede havde kunnet forudses på salgstidspunktet, havde Air Berlin en berettiget forventning. Det fremgår nemlig allerede klart af den citerede bestemmelse i 20. betragtning til direktiv 2008/101, at Air Berlin selv ved indstilling af driften fortsat havde kunnet regne med, at kvoterne ville blive tildelt for den løbende tildelingsperiode.
- 9 Samtlige fly i Air Berlin's flåde var lejet hos forskellige leasinggivere. Inden for rammerne af den midlertidige insolvensbehandling og også efter indledning af insolvensbehandlingen er de »slots«, der er tildelt Air Berlin, og som er nødvendige for at kunne benytte infrastrukturen i de såkaldte koordinerede lufthavne, således at flyene kan starte og lande på bestemte tidspunkter på bestemte dage, blevet solgt til Deutsche Lufthansa, Easyjet og Thomas Cook i forbindelse med salg af andre aktiver. Sagsøgeren er ikke klar over, om disse virksomheder hver især faktisk har benyttet de slots, de overtog, på samme måde som Air Berlin gjorde det inden da, eller om de driver andre flyruter. De pågældende slots blev solgt til kort- og mellemdistanceflyvninger.
- 10 Ifølge sagsøgeren har spørgsmålet om fortsættelse af en luftfartsaktivitet som omhandlet i artikel 3f, stk. 1, i direktiv 2003/87, ingen betydning for, om tildelingen af kvoter til luftfartsoperatører fortsat består. I øvrigt er det endnu ikke afgjort i retspraksis, hvornår det må lægges til grund, at der er foreliggende en »fortsættelse« i henhold til ovennævnte forskrift.
- 11 Det kan heller ikke ses, hvorfor offentlighedens interesse i en fungerende emissionshandel bringes i fare, hvis tildelingsafgørelsen ikke annulleres, og at Air Berlin skulle opnå en uberettiget favorisering til skade for andre markedsaktører.

Der er ikke nogen risiko for konkurrenceforvridning, eftersom Air Berlin slet ikke længere konkurrerer.

- 12 **Sagsøgte** har gjort gældende, at VwVfG's §§ 48 og 49 udgør et tilstrækkeligt retsgrundlag for at tilbagekalde tildelingen for perioden 2018-2020.
- 13 Tildelingen skete oprindeligt for perioden 2013-2020 på grundlag af en antagelse om, at Air Berlin ville udøve emissionshandelspligtig luftfart indtil 2020. Efter at have indstillet driften endeligt er Air Berlin ikke længere omfattet af ordningen med emissionshandel, og selskabet henhører dermed heller ikke mere under anvendelsesområdet for TEHG. Med udløbet af driftstilladelsen bortfalder Air Berlins egenskab af luftfartøjsoperatør. I henhold til TEHG er tildelingskravet knyttet til en forudsætning om, at der også består en emissionshandelspligt. EU-retten er ikke til hinder herfor. Ved dom af 28. februar 2018, *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127), fastslog Domstolen udtrykkeligt, at et anlæg kun henhører under ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner, såfremt det genererer direkte CO₂-udledninger. I henhold til denne dom kan der kun tildeles gratis kvoter til anlæg, hvis virksomhed i henhold til artikel 2, stk. 1, i direktiv 2003/87 er omfattet af ordningen for handel med emissionskvoter. Disse konstateringer gælder tilsvarende for luftfartsaktiviteter.
- 14 På tilsvarende vis bestemmer artikel 10, stk. 5, i forordning (EU) nr. 389/2013, at beholdningskontoen for en luftfartøjsoperatør, som ikke længere gennemfører nogen flyvninger, der er omfattet af emissionshandelsordningen, sættes til udelukket status. I henhold til artikel 10, stk. 6, i forordning (EU) nr. 389/2013 må der ikke igangsættes processer fra en udelukket konto bortset fra processer svarende til den periode, hvor kontoens status ikke var sat til udelukket. I henhold til artikel 56, stk. 1, i forordning (EU) nr. 389/2013 anfører den nationale administrator for hver luftfartøjsoperatør og for hvert år, om luftfartøjsoperatøren bør modtage en tildeling for det pågældende år i den nationale tildelingstabel for luftfart. At disse bestemmelser blev indført i forordning (EU) nr. 389/2013 viser, at tilbagekaldelsen af tildelingsafgørelserne må være lovlige.
- 15 20. betragtning til direktiv 2008/101 er i modstrid med ordningen for emissionshandel. Denne betragtning blev affattet inden vedtagelsen af forordning (EU) nr. 389/2013, der klart går i en anden retning, og er ikke gentaget i forordning (EU) nr. 421/2014 af 16. april 2014 og forordning (EU) nr. 2017/2392 af 13. december 2017, der ændrede direktiv 2003/87 for så vidt angår luftfart.
- 16 Sagsøgeren kan heller ikke påberåbe sig, at Air Berlin havde berettigede forventninger. Eventuelle forventninger ville kun være berettigede, hvis Air Berlin ved salget af de kvoter, der var blevet tildelt selskabet for 2017, havde grund til at gå ud fra, at selskabet stadig ville modtage kvoterne selv i tilfælde af, at det indstillede driften. Hverken tildelingsreglerne eller sagsøgtens adfærd gav anledning til en sådan antagelse. Tilbagekaldelsen er også i almenhedens interesse. Princippet bag emissionshandelsretten ville blive omgået, hvis kvoterne kom på markedet. Det ville fordreje markedsprisen.

- 17 En opretholdelse af tildelingen ved indstilling af luftfartsaktiviteterne ville være i modstrid med forbuddet mod statsstøtte i henhold til artikel 107 TEUF, princippet om en åben markedsøkonomi med fri konkurrence i henhold til artikel 119, stk. 1, TEUF, friheden til at oprette og drive egen virksomhed i henhold til artikel 17 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (herefter »chartret«) og ligestillingsprincippet i chartrets artikel 20.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 18 Med **Det første præjudicielle spørgsmål** ønskes betydningen af 20. betragtning til direktiv 2008/101 afklaret. Efter den forelæggende rets opfattelse findes der ikke nogen konkret bestemmelse i den relevante sekundærret, der indeholder regler, som taler for indholdet i nævnte betragtning. Det forekommer ikke overbevisende, at det skulle være muligt at beholde tildelte luftfart-emissionskvoter på trods af indstilling af driften.
- 19 I henhold til Domstolens praksis skal der ved fortolkning af direktiv 2003/87 også tages hensyn til de mål, der forfølges med ordningen. Direktivets hovedformål er beskyttelse af miljøet gennem en reduktion af udledningen af drivhusgasser. Gratistildelingen af emissionskvoter indgår i en konkret ordning af midlertidige regler, som afviger fra det i artikel 10 i direktiv 2003/87 fastsatte princip om, at emissionskvoter skal tildeles efter en auktionsordning (jf. dom af 20.6.2019, ExxonMobil Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, præmis 71 og 82, samt dom af 28.7.2016, Vattenfall Europe Generation, C-457/15, EU:C:2016:613, præmis 39 og den deri anførte retspraksis). Eftersom der ikke findes nogen bestemmelse herom i sekundærretten skal spørgsmålet afklares endeligt af Domstolen, under inddragelse af sagsøgtens indsigelser vedrørende forbuddet mod statsstøtte i henhold til artikel 107 TEUF, princippet om en åben markedsøkonomi med fri konkurrence i henhold til artikel 119, stk. 1, TEUF samt chartrets artikel 17 og 20.
- 20 Hvad angår fortsættelse af en luftfartsaktivitet som omhandlet i artikel 3f, stk. 1, i direktiv 2003/87 er det hidtil hverken afklaret, hvad der kræves for at kunne tale om en fortsættelse, eller hvorvidt spørgsmålet om opretholdelse af tildelte luftfart-emissionskvoter afhænger af, om luftfartsaktiviteterne helt eller delvis fortsættes som omhandlet i nævnte forskrift.
- 21 Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, skal det afklares ved hjælp af **det andet præjudicielle spørgsmål**, hvorledes bestemmelserne i artikel 10, stk. 5, artikel 29, artikel 55 og artikel 56 i forordning (EU) nr. 389/2013 skal fortolkes, og om disse er gyldige. De nævnte bestemmelser vedrører følgerne af en luftfartøjsoperatørs indstilling af driften, for så vidt angår kontoens status og overførelse af kvoter til kontoen.
- 22 **Det tredje præjudicielle spørgsmål**, hvorved det ønskes afklaret, om det i henhold til EU-retten er bydende nødvendigt at annullere tildelingsafgørelsen, såfremt luftfartsaktiviteten indstilles, har betydning, når de nationale bestemmelser i VwVfG's §§ 48 og 49 om tilbagekaldelse af forvaltningsakter skal

fortolkes i overensstemmelse med EU-retten. Besvares det tredje spørgsmål bekræftende, har dette konsekvenser for de nationale bestemmelser både for så vidt angår den skønsbeføjelse, som VwVfG's §§ 48 og 49 indrømmer myndigheden, og for så vidt angår det tidspunkt, hvor tildelingsafgørelsen kan eller skal ophæves.

- 23 Det fjerde og det femte præjudicielle spørgsmål er afgørende for retstvistsens løsning, såfremt der i den forelæggende sag ikke kan afsiges en endelig afgørelse inden udløbet af tredje handelsperiode.
- 24 For operatører af emissionshandelspligtige anlæg udløber tredje handelsperiode den 31. december 2020. Bestemmelserne i artikel 28b, stk. 2, i direktiv 2003/87 og TEHG's § 11, stk. 1, som affattet den 18. januar 2019 giver anledning til at spørge, om tidspunktet udgangen af 2020 – i modsætning til hvad der gælder for anlægsoperatører – er uden betydning for de tildelingskrav, der endnu ikke er afgjort på dette tidspunkt.
- 25 Med **det fjerde præjudicielle spørgsmål** ønskes det afklaret, hvornår tredje handelsperiode udløber for luftfartøjsoperatørers vedkommende.
- 26 Såfremt det fjerde præjudicielle spørgsmål besvares således, at den tredje handelsperiode også udløber den 31. december 2020 for luftfartøjsoperatører, er svaret på **det femte præjudicielle spørgsmål** afgørende for retstvistsens løsning.
- 27 Ifølge de tyske domstoles praksis førte udløbet af første og anden handelsperiode til, at tildelingskrav, som ikke var afgjort senest den 30. april i året efter handelsperiodens ophør, ikke længere kunne opfyldes, men bortfaldt, da der ikke findes en udtrykkelig overførselsbestemmelse i national ret. Heller ikke for tredje handelsperiode findes der i national ret en overførselsbestemmelse for tildelingskrav, som er genstand for uafsluttede retssager og dermed endnu ikke afgjort. Fraværet af en national overførselsbestemmelse blev begrundet med, at reglerne for gratistildeling af kvoter i handelsperioden 2021-2039 er fastlagt endeligt i EU's tildelingsforordning, og at tildelingskrav kun kan udlignes på tværs af perioder, hvis dette er fastsat i EU's tildelingsforordning for fjerde handelsperiode.
- 28 Den forelæggende ret er fortaler for en ensartet EU-retlig bedømmelse af endnu ikke afgjorte tildelingskrav. Den henviser til, at der ikke findes udtrykkelige regler herom hverken i direktiv 2003/87 eller i afgørelse 2011/278. Heller ikke i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/331 af 19. december 2018 (EUT 2019, L 59, s. 8), som er kommet til i mellemtiden, findes der en bestemmelse om udligning af tildelingskrav på tværs af perioder, f.eks. i form af en retspraksisreserve.
- 29 Der findes kun en reserve for nye markedsdeltagere som omhandlet i artikel 10a, stk. 7, i direktiv 2003/87 og i EU-tildelingsforordningens artikel 18 samt i den særlige reserve for luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 3f, stk. 1, i direktiv 2003/87. Bestemmelsen i artikel 13 i direktiv 2003/87 om kvoters gyldighed

omhandler ikke om spørgsmålet om kvoter, der endnu ikke er tildelt ved udløbet af tredje handelsperiode. I henhold til syvende betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2015/1814 af 6. oktober 2015 bør kvoter, der ikke er tildelt anlæg i henhold til artikel 10a, stk. 7, i direktiv 2003/87/EF, og kvoter, som ikke er tildelt anlæg som følge af anvendelsen af artikel 10a, stk. 19 og 20, i nævnte direktiv (»ikke-tildelte kvoter«), placeres i reserven i 2020. Efter den forelæggende rets opfattelse taler syvende betragtning for, at overgangen fra tredje til fjerde handelsperiode ikke fører til, at krav på mertildeling, som ikke er opfyldt på dette tidspunkt, bortfalder. Der findes imidlertid ikke entydige regler for, hvad der skal ske med de mertildelingskrav, som ikke er opfyldt ved udløbet af tredje handelsperiode.

- 30 Dette spørgsmål er aktuelt i flere sager, som verserer for den forelæggende ret og også for de øvrige nationale retsinstanser. Da det ikke vil være muligt at opnå en endelig afgørelse i alle sagerne inden handelsperiodens udløb, og da anlægsoperatørerne på grundlag af de tyske domstoles hidtidige praksis frygter, at tildelingskravene vil gå tabt, har den forelæggende ret allerede modtaget anmodninger om hastebehandling af sagerne. I forbindelse med sådanne hastebehandlinger kan den forelæggende ret ikke foregribe en afgørelse fra Domstolen, som er nødvendig for dette spørgsmål.
- 31 Den forelæggende ret anmoder Domstolen om at afklare spørgsmålet om konsekvenserne af tredje handelsperiodes udløb for, hvad der skal ske med de tildelingskrav, som endnu ikke er opfyldt på dette tidspunkt, også uafhængigt af besvarelsen af de øvrige spørgsmål, da det drejer sig om et principielt spørgsmål, som er aktuelt i samtlige endnu verserende retssager i EU vedrørende mertildeling af emissionshandelskvoter, og da der er et presserende behov for afklaring af hensyn til retssikkerheden og ensartetheden i anvendelsen af de europæiske emissionshandelsregler.