

Lieta C-165/20

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2020. gada 16. aprīlis

Iesniedzējtiesa:

Verwaltungsgericht Berlin (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 30. marts

Prasītāji:

ET kā *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)*
maksātspējas procesa administrators

Atbildētāja:

Vācijas Federatīvā Republika

Pamatlietas priekšmets

Prasība par lēmuma par aviācijas nozares kvotu piešķiršanu atcelšanu

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Savienības tiesību, šajā gadījumā Direktīvu 2003/87/EK un 2008/101/EK un Regulas (ES) Nr. 2013/389 noteikumu interpretācija; LESD 267. pants

Prejudiciālie jautājumi

1. Vai Direktīva 2003/87/EK un Direktīva 2008/101/EK, ņemot vērā Direktīvas 2008/101/EK 20. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj, ka tiek atcelta bezmaksas aviācijas nozares kvotu piešķiršana gaisaku operatoram attiecībā uz 2018.- 2020. gadu, ja ir notikusi piešķiršana attiecībā uz

2013.–2020. gadu un 2017. gadā gaisakuģu operators pārtrauc savu aviācijas darbību maksātnespējas dēļ?

Vai Direktīvas 2003/87/EK 3.f panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka kvotu sadales lēmuma atcelšana pēc aviācijas darbību pārtraukšanas maksātnespējas dēļ ir atkarīga no tā, vai aviācijas darbības turpina cits gaisakuģu operators? Vai Direktīvas 2003/87/EK 3.f panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka aviācijas darbības turpinās, ja nolaišanās tiesības tā dēvētajās koordinētajās lidostās (*slots*) daļēji (attiecībā uz maksātnespējīgas aviosabiedrības tuvajām un vidēji tālajām operācijām) ir pārdotas trim citiem gaisakuģu operatoriem?

2. Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

Vai Regulas 389/2013 10. panta 5. punkta, 29. panta, 55. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 3. punkta, kā arī 56. panta noteikumi (turpmāk tekstā – “2013. gada regulas noteikumi”) ir saderīgi ar Direktīvu 2003/87/EK un Direktīvu 2008/101/EK un ir spēkā, ja tie nepieļauj, ka tiek piešķirtas sadalītas, bet vēl neizsniegtas aviācijas nozares bezmaksas kvotas gadījumā, ja gaisakuģu operators maksātnespējas dēļ pārtrauc darbību?

3. Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša:

Vai Direktīva 2003/87/EK un Direktīva 2008/101/EK ir jāinterpretē tādējādi, ka lēmuma par aviācijas nozares kvotu bezmaksas sadali atcelšana atbilstoši Savienības tiesībām ir obligāta?

4. Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un atbilde uz trešo jautājumu ir noliedzoša:

Vai Direktīvas 2003/87 3.c panta 3.a punkts, 28.a panta 1. un 2. punkts un 28.b panta 2. punkts redakcijā pēc grozījumu izdarīšanas ar Direktīvu (ES) 2018/410, ir jāinterpretē tādējādi, ka 3. tirdzniecības laikposms gaisakuģu operatoriem beidzas nevis 2020. gada beigās, bet tikai 2023. gadā?

5. Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir noliedzoša:

Vai prasījumus par bezmaksas papildu kvotām gaisakuģu operatoriem attiecībā uz 3. tirdzniecības laikposmu pēc 3. tirdzniecības laikposma beigām var apmierināt kopā ar 4. tirdzniecības laikposma kvotām, ja šādu kvotu piešķiršanas tiesību esamību tiesa atzīst tikai pēc 3. tirdzniecības laikposma beigām vai arī vēl neapmierināti piešķiršanas prasījumi zaudē spēku 3. tirdzniecības laikposma beigās?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu

tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/29/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza, lai uzlabotu un paplašinātu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu, it īpaši Direktīvas 2003/87 10.a panta 19. un 20. punkts redakcijā, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma (ES) 2015/1814 (2015. gada 6. oktobris);

Direktīvas 2003/87 10.a panta 19. un 20. punkts redakcijā, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/41 (2017. gada 13. decembris);

Direktīvas 2003/87 3.c panta 1., 2. punkts un 3.a pants, 3.f panta 1. un 8. punkts, 28.a panta 1., 2. un 4. punkts redakcijā, kas izriet Direktīvas 2018/410;

Komisijas Regulas (ES) Nr. 389/2013 (2013. gada 2. maijs), ar ko izveido Savienības reģistru, 10. panta 5. punkts, 29. pants, 55. panta 1. punkta a) apakšpunkts, 56. panta 3. punkts;

Lēmums 377/2013/ES (2013. gada 24. aprīlis), Regula (ES) Nr. 421/2014 (2014. gada 16. aprīlis) un Regula (ES) 2017/2392 (2017. gada 29. decembris);

Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 107. un 119. pants, kā arī 17. un 20. pants;

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/101/EK (2008. gada 19. novembris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, 20. apsvēruma.

Atbilstošās valsts tiesību normas

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz – TEHG) [Likums par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecību, turpmāk tekstā – “TEHG”], 2. panta 6. punkts, 9. panta 6. punkts, 11. pants (2013. gada 15. jūlija likuma redakcijā) un 11. panta 1. un 6. punkts (2019. gada 18. janvāra likuma redakcijā), 30. pants

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (Zuteilungsverordnung 2020 – ZuV 2020), [Noteikumi par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu piešķiršanu tirdzniecības laikposmā no 2013. līdz 2020. gadam; 2020. gada Piešķiršanas noteikumi;

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) [Administratīvā procesa likums, turpmāk tekstā – “VwVfG”), 48., 49. pants

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)* (turpmāk tekstā – “*Air Berlin*”) līdz 2017. gada otrajam pusgadam darbojās kā komerciāls gaisakuģa operators un uz to attiecās emisijas kvotu iegādes pienākums. *Deutsche Emissionshandelsstelle* [Vācijas Emisijas kvotu tirdzniecības iestāde] ar 2011. gada 12. decembra lēmumu piešķīra *Air Berlin* attiecībā uz kvotu sadales posmiem – 2012.gads, kā arī 2013.–2020. gads kopumā 28 759 739 aviācijas nozares kvotas. 3 174 922 aviācijas nozares kvotas gadā tika piešķirtas attiecībā uz 2013.–2020. gadu. Ar 2015. gada 15. janvāra lēmumu *Deutsche Emissionshandelsstelle*, pamatojoties ar Regulu (ES) Nr. 421/2014 ieviesto tajā minēto starptautisko lidojumu iekļaušanas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā pārtraukšanu attiecībā uz 2013.–2016. gadu, 2011. gada 12. decembra kvotu sadales lēmumu daļēji atsauca un noteica aviācijas nozares kvotas 18 779 668 apmērā. Šis atsaukšanas lēmums ir galīgs.
- 2 2017. gada 15. augustā *Air Berlin* lūdza uzsākt maksātnespējas procesu pār tās mantu. Kompetentā maksātnespējas lietu tiesa noteica *Air Berlin* pagaidu pašpārvaldīšanu. 2017. gada 28. oktobrī *Air Berlin* oficiāli pārtrauca aviopārvadājumus. Ar maksātnespējas lietu tiesas 2017. gada 1. novembra lēmumu tika uzsākta galvenā maksātnespējas procedūra. 2018. gada 16. janvārī ET tika iecelts par maksātnespējas administratoru.
- 3 2018. gada 28. februārī *Deutsche Emissionshandelsstelle* pieņēma lēmumu, kurā attiecībā uz ET kā maksātnespējas administratoru kopumā tika noteikti pieci punkti. 1. punktā tā daļēji atsauca 2011. gada 12. decembra lēmumu 2015. gada 15. janvāra atsaukšanas lēmuma formā un ar 12 159 960 kvotām no jauna noteica kvotu sadali 2013.–2020. gadiem. 2. punktā tā daļēji atsauca kvotu sadali par 2013.–2020. gada sadales laikposmiem, ciktāl pēc 2012. gada kvotu sadales laikposmam piešķirto aviācijas nozares kvotu atskaitīšanas tā pārsniedz 7 599 975 aviācijas nozares kvotas. Tika konstatēts, ka koriģēta piešķiršana attiecībā uz 2013.–2017. gadu esot jau pilnībā notikusi, kamēr attiecībā uz 2018.–2020. gadu piešķiršana nav notikusi.
- 4 Pamatojumā tika norādīts, ka 1. punktā minētās atsaukšanas pamatā esot tas, ka noteiktu starptautisko lidojumu iekļaušana nodošanas saistībās pārtraukšana turpinās attiecībā uz 2017.–2020. gadu, pamatojoties uz Regulu (ES) 2017/2392. 2. punktā norādītās atsaukšanas pamatā ir tas, ka *Air Berlin* pēc maksātnespējas procedūras uzsākšanas, kā tā pati apgalvo, 2017. gada 28. oktobrī aviopārvadājumus pārtrauca. ES darbības licence esot zaudējusi spēku 2018. gada 1. februārī.
- 5 Par 2018. gada 28. februāra lēmumu iesniegtos iebildumus *Deutsche Emissionshandelsstelle* noraidīja ar 2018. gada 19. jūnija lēmumu par iebildumiem. Ar savu prasību ET galvenokārt vērsās pret 2018. gada 28. februāra lēmuma 2. punktu lēmuma par iebildumiem formā.

Pamatlietas pušu galvenie argumenti

- 6 **Prasītājs** uzskata, ka lēmuma 2. punktā minētā daļēja atsaukšana nevarot tikt balstīta uz *VwVfG* 48. un 49. pantu (prettiesiska administratīva akta atsaukšana vai tiesiska administratīva akta atcelšana). Ne *TEHG* 11. pantā, ne citās *TEHG* tiesību normās neesot reglamentēta vienreiz pieņemta kvotu sadales lēmuma attiecībā uz gaisakuģa operatoru atcelšana. Kvotu sadales atcelšana esot pretēja arī Savienības likumdevēja gribai. Direktīvas 2008/101/EK 20. apsvērumā ir norādīts: “Gaisakuģu operatoriem, kas pārtrauc darbību, turpina piešķirt kvotas līdz tā laikposma beigām, par kuru bezmaksas kvotas jau ir sadalītas.” Savienības likumdevējs esot nepārprotami noteicis, ka tiesības uz kvotu sadali turpina pastāvēt. Tas arī esot pareizi, jo piešķirto emisijas kvotu kopējais daudzums paliekot nemainīgs. Prasītājs norāda uz likuma, ar ko pielāgo juridisko pamatu Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tālākattīstībai, projekta 2018. gada 27. jūnija pamatojumu. Turpmākais regulējums *TEHG* 11. panta 6.punktā attiecoties tieši uz šajā lietā strīdīgo gadījumu. Taču šis pilnvarojošais pamats vēl nepastāvot, un esot paredzēts tikai nākotnē. Tādēļ šobrīd atbilstoša pilnvarojoša pamata vēl neesot.
- 7 Katrā ziņā *Air Berlin* bija radusies tiesiskā paļāvība, ka kvotu sadales lēmums būs spēkā, un 2017. gada pavasarī/vasarā tā lielāko daļu no 2017. gadā piešķirtajām aviācijas nozares kvotām jau bija pārdevusi. Tas esot izdarīts, gaidot un paļaujoties uz turpmākajos gados kvotu tirdzniecības periodā piešķirtajām emisijas kvotām. Paļāvība uz kvotu sadales lēmuma spēkā esamību esot arī aizsargājama. 2017. gadā piešķirto aviācijas nozares kvotu pārdošanas brīdī maksātspēja vēl neesot bijusi paredzama.
- 8 Pamatojoties uz to, kas prasītājam līdz šim ir bijis zināms, *Air Berlin* 2017. gada 11. augustā pēkšņi esot ticis atteikts finansējums, tādēļ esot iestājusies maksātspēja. Pat ja maksātspēja būtu bijusi paredzama jau pārdošanas brīdī, *Air Berlin* paļāvība būtu aizsargājama. No jau minētā Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma skaidri izrietot, ka pat darbības izbeigšanas gadījumā *Air Berlin* vēl varēja paļauties uz to, ka tiks piešķirtas kvotas par pašreizējo sadales periodu.
- 9 Visi *Air Berlin* flotes sastāvā esošie gaisa kuģi esot tikuši nomāti no dažādiem iznomātājiem. Pagaidu maksātspējas procedūrā un arī pēc maksātspējas procedūras uzsākšanas *Air Berlin* piešķirtās laika nišas, kas ir nepieciešamas, lai izmantotu lidostas infrastruktūru tā dēvētajās koordinētajās lidostās konkrētās dienās un laikos pacelšanās vai nolaišanās nolūkā (*slots*), esot tikušas pārdotas *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* un *Thomas Cook* saistībā ar aktīvu pārdošanu. Vai šie uzņēmumi ir faktiski izmantojuši no tās pārņemtās laika nišas tāpat kā pirms tam *Air Berlin* vai arī tās apkalpoja citus maršrutus, prasītājam nav zināms. Pārdotās laika nišas attiecās uz tuvajām un vidēji tālajām operācijām.
- 10 Prasītājs uzskata, ka aviācijas darbību turpināšana Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punkta izpratnē jautājumā par sadales turpināšanos gaisakuģu operatoriem

neesot svarīga. Turklāt jautājums, kad esot jāpieņem turpināšana iepriekš minētās tiesību normas izpratnē, judikatūrā līdz šim neesot bijis skaidrots.

- 11 Neesot arī saprotams, kāpēc sabiedrības intereses attiecībā uz funkcionējošu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu būtu apdraudētas, ja kvotu sadales lēmums netiktu atcelts, un kāpēc *Air Berlin* būtu piešķirta nepamatota priekšrocība, kaitējot citiem tirgus dalībniekiem. Konkurences izkropļojums nedraudot, jo *Air Berlin* vairs nekonkurējot vispār.
- 12 **Atbildētāja** norāda, ka *VwVfG* 48. un 49. pants esot pietiekams pamats kvotu sadales atsaukšanai attiecībā uz 2018.–2020. gadu.
- 13 Sākotnēji kvotu sadale attiecībā 2013.–2020. gadu esot notikusi, pamatojoties uz to, ka *Air Berlin* savu aviācijas darbību, uz kuru attiecas emisijas kvotu tirdzniecība, esot veikusi līdz 2020. gadam. Pēc aviopārvadājumu pilnīgas pārtraukšanas uz *Air Berlin* emisijas kvotu tirdzniecības sistēma vairs neattiecoties un līdz ar to tā arī vairs neietilpstot *TEHG* piemērošanas jomā. Beidzoties darbības licences termiņam, *Air Berlin* vairs neesot gaisakuģu operators. Saskaņā ar *TEHG* tiesības uz kvotu sadali esot saistītas ar emisijas kvotu tirdzniecības pienākuma pastāvēšanu. Tas neesot pretrunā Savienības tiesībām. 2018. gada 28. februāra spriedumā *Trinseo Deutschland (C-577/16, EU:C:2018:127)* Tiesa esot skaidri atzinusi, ka iekārta ietilpst siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā tikai tad, ja tā rada tiešas CO₂ emisijas. Atbilstoši šim spriedumam vienīgi iekārtas, uz kuru darbību saskaņā ar Direktīvas 2003/87 2. panta 1. punktu attiecas emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, var saņemt šādas bezmaksas emisijas kvotas. Šie apsvērumi *mutatis mutandis* attiecoties uz aviācijas darbībām.
- 14 Atbilstoši Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punktam esot paredzēts, ka gaisakuģu ekspluatanta, kurš vairs neveic lidojumus, uz kuriem attiecas emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, kontam piešķir [statusu] “izslēgts”. No tāda konta atbilstoši Regulas Nr. 389/2013 10. panta 6. punktam nedrīkstot vairs veikt nekādus procesus, izņemot periodā, kurā konta statuss vēl nebija izslēgts. Regulas Nr. 389/2013 56. panta 1. punktā esot noteikts, ka valsts administrators attiecībā uz katru gadu norāda, vai gaisakuģu ekspluatantam valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulā attiecīgajā gadā bez maksas jāiedala kvotas. Šī tiesiskā regulējuma iekļaušana Regulā Nr. 389/2013 pamatojot, ka kvotu sadales lēmumu atsaukšanai jābūt pieļaujamai.
- 15 Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma esot pretrunā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai. Šis apsvēruma esot ticis formulēts pirms Regulas Nr. 389/2013 – kura nepārprotami tam ir pretrunā – pieņemšanas un Regulās Nr. 421/2014 (2014. gada 16. aprīlis) un Nr. 2017/2392 (2017. gada 13. decembris), ar kurām tika grozīta Direktīva 2003/87 attiecībā uz gaisa satiksmi, tas neesot ticis atkārtots.
- 16 Prasītājs nevarot arī atsaukties uz *Air Berlin* tiesisko paļāvību. Iespējamā paļāvība būtu aizsargājama tikai tad, ja *Air Berlin*, atsavinot tai par 2017. gadu piešķirtās

kvotas, varēja uzskatīt, ka pat darbības izbeigšanas gadījumā tai vēl tiks iedalītas kvotas. Iemeslu šādam pieņēmumam nedodot ne kvotu sadales noteikumi, ne atbildētājas rīcība. Atsauksana esot arī sabiedrības interesēs. Emisijas kvotu tirdzniecības tiesību princips būtu apdraudēts, ja kvotas tiktu laistas tirgū. Tas izkropļotu tirgus cenu.

- 17 Kvotu sadales saglabāšana, ja tiek pārtrauktas aviācijas darbības, neesot saderīga ar valsts atbalsta aizliegumu atbilstoši LESD 107. pantam, principu, kas paredz atvērta tirgus ekonomiku, kurā pastāv brīva konkurence, atbilstoši LESD 119. panta 1. punktam, tiesībām uz darījumdarbības brīvību atbilstoši Hartas 17. pantam un vienlīdzības principu atbilstoši Hartas 20. pantam.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 18 **Pirmā prejudiciālā jautājuma** mērķis ir noskaidrot Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma nozīmi. Iesniedzējtiesa uzskata, ka nevienā no attiecīgo sekundāro tiesību aktu normām nav ietverts tiesiskais regulējums, kas ir pretrunā šī apsvēruma saturam. Piešķirto aviācijas nozares kvotu saglabāšana kā aviācijas darbības pārtraukšanas rezultāts tiesai nešķiet pārliecinošs.
- 19 Atbilstoši Tiesas judikatūrai, interpretējot Direktīvu 2003/87, ir jāņem vērā arī tiesiskā regulējuma mērķi. Direktīvas galvenais mērķis ir aizsargāt vidi, samazinot siltumnīcefekta gāzu emisiju. Bezmaksas emisijas kvotu piešķiršana iekļaujas īpašajā pārejas noteikumu režīmā, kurš paredz atkāpi no principa, ka emisijas kvotas ir jāpiešķir saskaņā ar izsoles mehānismu, kas ir izveidots Direktīvas 2003/87 10. pantā (skat. spriedumu, 2019. gada 20. jūnijs, *ExxonMobil Deutschland*, C-682/17, EU:C:2019:518, 71. un 82. punkts, kā arī spriedumu, 2016. gada 28. jūlijs, *Vattenfall Europe Generation*, C-457/15, EU:C:2016:613, 39. punkts un tajā minētā judikatūra). Lai gan tiesiskais regulējums sekundārajos tiesību aktos pastāv, tomēr ir nepieciešams, lai Tiesa sniegt galīgu šī jautājuma skaidrojumu, ņemot vērā atbildētājas izvirzītos iebildumus attiecībā uz valsts atbalsta aizliegumu atbilstoši LESD 107. pantam, principu, kas paredz atvērta tirgus ekonomiku, kurā pastāv brīva konkurence, atbilstoši LESD 119. panta 1. punktam, kā arī Hartas 17. un 20. pantu.
- 20 Runājot par aviācijas darbību turpināšanu atbilstoši Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punktam, līdz šim nav bijis skaidrots, kas šīs tiesību normas izpratnē ir nepieciešams turpināšanai un vai piešķirto aviācijas nozares kvotu saglabāšana ir atkarīga no apstākļa, vai aviācijas darbības pilnībā vai daļēji minētās tiesību normas izpratnē ir tikušas turpinātas.
- 21 Ja uz pirmo jautājumu tiek sniegt apstiprinoša atbilde, **otrais prejudiciālais jautājums** tiek uzdots, lai noskaidrotu Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punkta, 29., 55. un 56. panta interpretāciju un spēkā esamību. Šīs tiesību normas ir par sekām attiecībā uz kontu statusu un kvotu pārvešanu uz kontu, kas rodas, ja gaisakuģu ekspluatants pārtrauc darbību.

- 22 **Trešais prejudiciālais jautājums**, ar kuru ir jānoskaidro, vai kvotu sadales lēmumu atcelšana aviācijas darbību pārtraukšanas gadījumā atbilstoši Savienības tiesībām ir obligāta, ir svarīgs valsts tiesību normu – *VwVfG* 48. un 49. panta – par administratīvo aktu atsaukšana un atcelšanu interpretācijai, kas būtu atbilstoša ES tiesībām. Ja atbilde uz trešo jautājumu ir apstiprinoša, tas ietekmē valsts tiesību normas, kas attiecas uz iestādei atbilstoši *VwVfG* 48. un 49. pantam piešķirto rīcības brīvību un brīdi, kurā kvotu sadales lēmums var tikt atcelts vai ir jāatceļ.
- 23 Ceturtajam un piektajam prejudiciālajam jautājumam ir nozīme lēmuma pieņemšanā, ja šajā prasības tiesvedībā pirms 3. tirdzniecības laikposma nevar tikt pieņemts galīgs lēmums.
- 24 3. tirdzniecības laikposms iekārtu, uz kurām attiecas emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, operatoriem beidzas 2020. gada 31. decembrī. Direktīvas 2003/87 28.b panta 2. punkts un *TEHG* 11. panta 1. punkta 2019. gada 18. janvāra redakcijā noteikumi rada jautājumu, vai gaisakuģu ekspluatantam – atšķirībā no iekārtas operatora – 2020. gada beigās neietekmē šajā brīdī vēl neapmierināti kvotu piešķiršanas prasījumi.
- 25 Ar **ceturto prejudiciālo jautājumu** ir jānoskaidro, kad gaisakuģu ekspluatantiem beidzas 3. tirdzniecības laikposms.
- 26 Ja ceturtais prejudiciālais jautājums tiek atbildēts tādējādi, ka arī gaisakuģu ekspluatantiem 3. tirdzniecības laikposms beidzas 2020. gada 31. decembrī, iesniedzējtiesas skatījumā atbildes sniegšana uz **piekto prejudiciālo jautājumu** ir svarīga lēmuma pieņemšanā.
- 27 Atbilstoši Vācijas tiesu judikatūrai 1. un 2. tirdzniecības laikposma beigās radās situācija, ka līdz tā gada 30. aprīlim, kas seko tirdzniecības laikposma beigām, vēl neapmierinātie kvotu piešķiršanas prasījumi vairs nevarēja tikt īstenoti un tika zaudēti, jo valsts tiesību aktos nebija skaidri formulēta pārejas noteikuma. Pārejas noteikuma attiecībā uz tiesā vēl izskatāmiem un līdz ar to neapmierinātiem kvotu piešķiršanas prasījumiem valsts tiesību aktos arī attiecībā uz 3. tirdzniecības laikposmu nav. Šādas valsts pārejas noteikuma neesamības pamatojums ir tāds, ka noteikumi par kvotu bezmaksas piešķiršanu 2021.–2030. tirdzniecības laikposmā esot izsmeloši tikuši noteikti ES Kvotu sadales regulā un pārcelto kvotu piešķiršanas prasījumu izlīdzināšana ir pieļaujama tikai tad, ja tas esot paredzēts ES Kvotu sadales regulā attiecībā uz 4. tirdzniecības laikposmu.
- 28 Iesniedzējtiesa atbalsta vēl neapmierināto kvotu piešķiršanas prasījumu vienotu, Savienības tiesībām atbilstošu vērtējumu. Tā norāda, ka šajā ziņā nav skaidri formulēta tiesiskā regulējuma ne Direktīvā 2003/87, ne Lēmumā 2011/278. Arī Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2019/331 (2018. gada 19. decembris) (OV 2019, L 59, 8. lpp., ES Kvotu sadales regula), kas ir pieņemta pa šo laiku, nav tiesiskā regulējuma par pārcelto kvotu piešķiršanas prasījumu izlīdzināšanu, piemēram, rezerves veidā atbilstoši judikatūrai.

- 29 Rezerve attiecas tikai uz jaunajām iekārtām atbilstoši Direktīvas 2003/87 10.a panta 7. punktam un ES Kvotu sadales regulas 18. pantam, kā arī kā īpaša rezerve gaisa transporta operatoram atbilstoši Direktīvas 2003/87 3.f pantam. Direktīvas 2003/87 13. panta noteikumi par kvotu derīgumu neregulē jautājumu par 3. tirdzniecības laikposma beigās vēl nesadalītajām kvotām. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma 2015/1814 (ES) (2015. gada 6. oktobris) 7. apsvērumu kvotas, kas saskaņā ar Direktīvas 2003/87 10.a panta 7. punktu un, piemērojot šīs direktīvas 10.a panta 19. un 20. punktu, nav piešķirtas iekārtām (“nepiešķirtās kvotas”), 2020. gadā ir jāieskaita rezervē. Atbilstoši iesniedzējtiesas viedoklim 7. apsvēruma liecina par to, ka pāreja no 3. uz 4. tirdzniecības laikposmu nenozīmē, ka tiek zaudētas šajā brīdī neīstenotie papildu kvotu piešķiršanas prasījumi. Tomēr viennozīmīga tiesiskā regulējuma par to, kāds liktenis ir līdz 3. tirdzniecības laikposma beigām vēl neīstenotajiem papildu kvotu piešķiršanas prasījumiem, nav.
- 30 Šis jautājums ir radies vēl vairākās iesniedzējtiesā un arī citās valsts tiesu instancēs notiekošās tiesvedībās. Tā kā galīgs lēmums līdz tirdzniecības laikposma beigām visās tiesvedībās nebūs iespējams un iekārtu operatori, pamatojoties uz līdzšinējo Vācijas tiesu judikatūru, baidās, ka kvotu piešķiršanas prasījumi zaudēs spēku, palātā jau ir ierosinātas tiesību aizsardzības steidzamības tiesvedības. Šādā tiesību aizsardzības steidzamības tiesvedībā palāta nevar aizsteigties priekšā Tiesas nolējumam, kas nepieciešams šajā jautājumā.
- 31 Iesniedzējtiesa lūdz Tiesu jautājumu par 3. tirdzniecības laikposma beigu ietekmi uz šajā brīdī neīstenotajiem kvotu piešķiršanas prasījumiem skaidrot arī neatkarīgi no atbildēm uz pārējiem prejudiciālajiem jautājumiem, jo tas ir būtisks jautājums, kas rodas visās Savienībā vēl nepabeigtās tiesvedībās attiecībā uz tiesībām saņemt papildu emisijas kvotas un kam steidzami ir nepieciešams skaidrojums saistībā ar tiesisko drošību un ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tiesību aktu piemērošanas vienveidību.