

Kohtuasi C-165/20

Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1

Saabumise kuupäev:

16. aprill 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Verwaltungsgericht Berlin (Berliini halduskohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

30. märts 2020

Kaebaja:

ET als Insolvenzverwalter der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (ET, kes on lennuettevõtja Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) pankrotihaldur)

Vastustaja:

Bundesrepublik Deutschland (Saksamaa Liitvabariik)

Põhikohtuasja ese

Kaebus lubatud heitkoguse ühikute lennutegevuse tarbeks eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamise peale

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

Liidu õiguse, täpsemalt direktiivi 2003/87/EÜ, direktiivi 2008/101/EÜ ja määruse (EL) nr 389/2013 sätete tõlgendamine; ELTL artikkel 267

Eelotsuse küsimused

1. Kas direktiivi 2003/87/EÜ ja direktiivi 2008/101/EÜ tuleb – arvestades direktiivi 2008/101/EÜ põhjendust 20 – tõlgendada nii, et need ei luba tunnistada kehtetuks otsust, millega on ette nähtud õhusõiduki käitajale lubatud heitkoguse ühikute lennutegevuse tarbeks tasuta eraldamine aastateks 2018–2020, kui

aastateks 2013–2020 ette nähtud lubatud heitkoguse ühikud on juba eraldatud ja õhusõiduki käitaja on lennutegevuse 2017. aastal maksejõuetuse tõttu lõpetanud?

Kas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3f lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamine pärast lennutegevuse lõpetamist maksejõuetuse tõttu sõltub sellest, kas lennutegevust on jätkanud teised õhusõiduki käitajad? Kas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3f lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lennutegevust on jätkatud siis, kui maandumisõigused (*slot*-ajad) niinimetatud koordineeritud lennujaamades on osaliselt (maksejõuetu lennuettevõtja lühimaa- ja keskmise pikkusega lendude osas) müüdnud kolmele teisele õhusõiduki käitajale?

2. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

Kas määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõige 5, artikkel 29, artikli 55 lõike 1 punkt a ja lõige 3 ning artikkel 56 on kooskõlas direktiividega 2003/87/EÜ ja 2008/101/EÜ ning on kehtivad osas, milles nendega on vastuolus lennutegevuse tarbeks tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine, mille eraldamise otsus on tehtud, kuid mida ei ole veel välja antud, kui lennuettevõtja on maksejõuetuse tõttu lennutegevuse lõpetanud?

3. Kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt:

Kas direktiive 2003/87/EÜ ja 2008/101/EÜ tuleb tõlgendada nii, et liidu õigusest tuleneb imperatiivne nõue tunnistada lubatud heitkoguse ühikute lennutegevuse tarbeks tasuta eraldamise otsus kehtetuks?

4. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt või kui kolmandale küsimusele vastatakse eitavalt:

Kas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3c lõiget 3a, artikli 28a lõikeid 1 ja 2 ning artikli 28b lõiget 2 redaktsioonis, mida on muudetud direktiiviga (EL) 2018/410, tuleb tõlgendada nii, et õhusõidukite käitajate kolmas kauplemisperiood ei lõpe mitte 2020. aasta lõpus, vaid alles 2023. aastal?

5. Kui neljandale küsimusele vastatakse eitavalt:

Kas õhusõidukite käitajate taotlust, millega palutakse kolmandaks kauplemisperioodiks tasuta täiendavalt eraldada lubatud heitkoguse ühikuid, saab pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu rahuldada neljandaks kauplemisperioodiks ette nähtud lubatud heitkoguse ühikute arvelt, kui lubatud heitkoguse ühikute saamise õiguse teeb kohus kindlaks alles pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu, või langevad lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlused, mida ei olnud kolmanda kauplemisperioodi lõpuks veel rahuldatud, ära?

Viidatud Euroopa Liidu õigusnormid

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT 2003, L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiviga 2009/29/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et täiustada ja laiendada ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT 2009, L 140, lk 63),

eelkõige direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõiked 19 ja 20, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. oktoobri 2015. aasta otsusega (EL) 2015/1814,

direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõiked 19 ja 20, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu (EL) 13. detsembri 2017. aasta direktiiviga (EL) 2018/410,

direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3c lõiked 1, 2 ja 3a, artikli 3f lõiked 1 ja 8, artikli 28a lõiked 1, 2 ja 4, mida on muudetud direktiiviga (EL) 2018/410;

Komisjoni 2. mai 2013. aasta määruse (EL) nr 389/2013, millega luuakse liidu register [vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsustele nr 280/2004/EÜ ja nr 406/2009/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 920/2010 ja nr 1193/2011 (ELT 2013, L 122, lk 1)], artikli 10 punkt 5, artikkel 29, artikli 55 lõike 1 punkt a, artikli 56 lõige 3;

24. aprilli 2013. aasta otsus 377/2013/EL, 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 421/2014 ja 29. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2392;

ELTL artiklid 107 ja 119 ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklid 17 ja 20;

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT 2008, L 8, lk 3), põhjendus 20

Viidatud riigisisesed õigusnormid

Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise seadus (Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz), edaspidi „TEHG“), § 2 lõige 6, § 9 lõige 6, § 11 (15. juuli 2013. aasta seadusega muudetud redaktsioon) ja § 11 lõiked 1 ja 6 (18. jaanuari 2019. aasta seadusega muudetud redaktsioon), § 30

Määrus, mis käsitleb kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikute eraldamist kauplemisperioodiks 2013–2020 (Verordnung über die Zuteilung von

Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (Zuteilungsverordnung 2020), edaspidi „ZuV 2020“),

Haldusmenetluse seadus (Verwaltungsverfahrensgesetz, edaspidi „VwVfG“), §-d 48, 49

Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (edaspidi „Air Berlin“) tegutses kuni 2017. aasta teise poolaastani õhusõiduki käitajana kommertsvedudel, olles kohustatud osalema heitkogustega kauplemise süsteemis. Saksamaa lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise amet (Deutsche Emissionshandelsstelle, edaspidi „DEHSt“) eraldas 12. detsembri 2011. aasta otsusega Air Berlinile eraldamisperioodideks 2012 ja 2013–2020 ühtekokku 28 759 739 lubatud heitkoguse ühikut lennutegevuse tarbeks. Ajavahemikuks 2013–2020 eraldati iga aasta kohta lennutegevuse tarbeks 3 174 922 lubatud heitkoguse ühikut. Kuna määrusega (EL) nr 421/2014 vabastati selles määruses loetletud rahvusvahelised lennud aastateks 2013–2016 heitkogustega kauplemise kohustusest, tunnistas DEHSt 12. detsembril 2011 tehtud lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse 15. jaanuari 2015. aasta otsusega osaliselt kehtetuks ja nägi ette 18 779 668 lubatud heitkoguse ühiku eraldamise lennutegevuse tarbeks. Kehtetuks tunnistamise otsus on muutunud vaidlustamatuks.
- 2 Air Berlin esitas 15. augustil 2017 avalduse algatada enda vara suhtes maksejõuetusmenetlus. Pädev maksujõuetuskohus tegi korralduse, et Air Berlin võib ajutiselt ise oma vara käsutada. 28. oktoobril 2017 lõpetas Air Berlin ametlikult lennutegevuse. Maksujõuetuskohtu 1. novembri 2017. aasta otsusega alustati maksejõuetusmenetlust põhiasjas. 16. jaanuaril 2018 määrati pankrotihalduriks ET.
- 3 DEHSt tegi 28. veebruaril 2018 ET kui pankrotihalduri suhtes kokku viit punkti hõlmava otsuse. Punkti 1 kohaselt tunnistas DEHSt osaliselt kehtetuks 12. detsembri 2011. aasta otsuse (15. jaanuari 2015. aasta kehtetuks tunnistamise otsuse kujul) ja määras aastateks 2013–2020 eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvuks 12 159 960. Punkti 2 kohaselt tunnistas DEHSt eraldamisperioodiks 2013–2020 lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse osaliselt kehtetuks osas, milles lubatud heitkoguse ühikute arv oli pärast 2012. aastaks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute mahaarvamist suurem kui 7 599 975. Tuvastati, et lubatud heitkoguse ühikud on aastateks 2013–2017 ette nähtud muudetud koguses juba välja antud, aastateks 2018–2020 neid enam välja ei anta.
- 4 Põhjenduseks märgiti, et punktis 1 viidatud kehtetuks tunnistamine tuleneb sellest, et määruse (EL) 2017/2392 kohaselt on teatud rahvusvahelised lennud aastatel 2017–2020 heitkogustega kauplemise kohustusest endiselt vabastatud. Punktis 2 märgitud kehtetuks tunnistamine tuleneb sellest, et pärast

maksejõuetusmenetluse alustamist lõpetas Air Berlin lennutegevuse enda sõnul 28. oktoobril 2017. ELi tegevusluba kaotas kehtivuse 1. veebruaril 2018.

- 5 DEHSt jättis 28. veebruari 2018. aasta otsuse peale esitatud vaide 19. juuni 2018. aasta vaideotsusega rahuldamata. ET vaidlustab oma kaebuses põhiliselt 28. veebruari 2018. aasta otsuse punkti 2, mis jäeti vaideotsusega muutmata.

Põhikohtuasja poolte peamised väited

- 6 **Kaebaja** leiab, et otsuse punktis 2 viidatud osaline kehtetuks tunnistamine ei saa tugineda VwVfG §-dele 48, 49 (õigusvastase haldusakti kehtetuks tunnistamine või õiguspärase haldusakti edasiulatavalt kehtetuks tunnistamine). Nimelt ei sisalda TEHG § 11 ega TEHG-i ülejäänud sätted õigusnorme, mis reguleeriksid õhusõiduki käitaja suhtes juba tehtud lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamist. Asjaomast otsust ei luba kehtetuks tunnistada ka liidu seadusandja tahe. Direktiivi 2008/101/EÜ põhjenduses 20 on märgitud: „Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata saastekvootide eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta saastekvoodid juba eraldatud.“ Liidu seadusandja nägi üheti mõistetavalt ette, et õigus saada lubatud heitkoguse ühikuid säilib. See on ka põhjendatud, sest eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkogus jääb samaks. Kaebaja viitab 27. juuni 2018. aasta seaduseelnõule, millega nähakse ette õiguslike aluste kohandamine Euroopa Liidu lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi edasiarendamiseks, täpsemalt selle seaduseelnõu seletuskirjale. TEHG §-s 11 sisalduv edasiulatavalt kehtivuse omandav uus lõige 6 hõlmab just käesolevas asjas vaidluse all olevat juhtumit. Seda volitusnormi aga paraku veel olemas ei ole, see tuleks alles vastu võtta. Seega asjaomane volitusnorm praegu puudub.
- 7 Air Berlinil oli tekkinud kaitstav õiguspärane ootus lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse edasise kehtivuse suhtes ning talle 2017. aastal lennutegevuse tarbeks eraldatud lubatud heitkoguse ühikud müüs ta põhiosas ära juba 2017. aasta kevadel/suvel. Seda tehes oli tal õiguspärase ootuse põhimõttest tulenevalt teadmine, et lubatud heitkoguse ühikuid eraldatakse talle ka kauplemisperioodi järgmistel aastatel. Õiguspärane ootus lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse edasise kehtivuse suhtes väärrib ka kaitset. Maksejõuetust ei saanud Air Berlin ajal, mil ta 2017. aastal lennutegevuse tarbeks eraldatud lubatud heitkoguse ühikud ära müüs, veel ette näha.
- 8 Seni olemasoleva teabe alusel sai Air Berlin 11. augustil 2017 ootamatult lubatud rahastamisest keeldumise teate, mis tõi kaasa Air Berlini maksejõuetuse. Isegi kui maksejõuetus oleks olnud ettenähtav juba lubatud heitkoguse ühikute müümise ajal, väärriks Air Berlini õiguspärane ootus kaitset. Nimelt tuleneb direktiivi 2008/101 juba viidatud põhjendusest 20 üheti mõistetavalt, et isegi tegevuse lõpetamise korral oli Air Berlinil veel õigus oodata lubatud heitkoguse ühikute eraldamist jooksvaks eraldamisperioodiks.

- 9 Air Berlini lennukipargi kõik lennukid on rendile võetud eri rendileandjalt. Esialgse maksejõuetusmenetluse raames ja ka pärast maksejõuetusmenetluse alustamist müüdi Air Berlinile eraldatud teenindusajad (*slot*-ajad), mis on vajalikud selleks, et kasutada lennujaama taristut niinimetatud koordineeritud lennujaamades teatud päevadel ja teatud kellaaegadel õhukütõusmiseks ja maandumiseks, koos Air Berlini muu varaga lennuettevõtjatele Deutsche Lufthansa, Easyjet ja Thomas Cook. Kaebajale ei ole teada, kas nimetatud ettevõtjad kasutasid üle võetud teenindusaegu tegelikult nii nagu varem Air Berlin või kas nad teenindasid teisi lennuliine. Müüdüd teenindusajad olid seotud lühimaa- ja keskmise pikkuse lendudega.
- 10 Kaebaja leiab, et lennutegevuse jätkamine direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3f lõike 1 tähenduses ei ole õhusõidukite käitajatele lubatud heitkoguse ühikute eraldamise jätkamise seisukohast oluline. Küsimust, millal tuleb eeldada lennutegevuse jätkamist eespool nimetatud sätte tähenduses, ei ole kohtupraktikas pealegi seni selgeks tehtud.
- 11 Arusaamatu on ka see, mispärast peaks juhul, kui lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsust kehtetuks ei tunnistata, ohustatama avalikku huvi toimiva heitkogustega kauplemise süsteemi vastu ja antama Air Berlini kahjuks teistele ettevõtjatele põhjendamatuid eeliseid. Konkurentsi moonutamise ohtu ei esine, kuna Air Berlin konkrentsis enam ei osale.
- 12 **Vastustaja** märgib, et VwVfG §-d 48, 49 on piisav alus, et tunnistada kehtetuks otsus lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kohta aastateks 2018–2020.
- 13 Aastateks 2013–2020 lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse tegemisel tugineti algselt sellele, et Air Berlin jätkab heitkogustega kauplemise kohustusega hõlmatud lennutegevust kuni 2020. aastani. Alates lennutegevuse lõplikust lõpetamisest ei kuulu Air Berlin enam heitkogustega kauplemise süsteemi ja seega ka TEHG kohaldamisalasse. Tegevusloa kehtivuse lõppemise tagajärjel kaotas Air Berlin õhusõiduki käitaja staatuse. TEHG kohaselt on õigus nõuda lubatud heitkoguse ühikute eraldamist seotud heitkogustega kauplemise kohustuse olemasoluga. See ei ole vastuolus liidu õigusega. Euroopa Kohus sedastas 28. veebruari 2018. aasta otsuses *Trinseo Deutschland (C-577/16, EU:C:2018:127)*, et käitis kuulub kasvuhooonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi vaid siis, kui see tekitab otseseid CO₂-heitmeid. Viidatud kohtuotsuse kohaselt saavad lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist nõuda vaid käitised, kelle tegevus kuulub vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 2 lõikele 1 heitkogustega kauplemise süsteemi. Esitatud kaalutlused kehtivad analoogia alusel ka lennutegevuse suhtes.
- 14 Määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõige 5 näeb ette, et kui õhusõiduki käitaja lennud ei kuulu asjaomasel aastal enam heitkogustega kauplemise süsteemi, määratakse tema arvelduskonto „väljaarvatud“ olekusse. Määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõike 6 kohaselt ei saa väljaarvatud kontodelt algatada ühtegi protsessi, välja arvatud protsessid, mis vastavad ajavahemikule, mil konto

ei olnud veel määratud väljaarvatud olekusse. Määruse (EL) nr 389/2013 artikli 56 lõikes 1 on sätestatud, et riiklik haldaja märgib lennunduse riiklikku eraldustabelisse iga õhusõiduki käitaja ja iga aasta kohta, kas õhusõiduki käitaja peaks asjaomasel aastal saama tasuta eraldatavaid lubatud heitkoguse ühikuid. Nende sätete lisamine määrusesse (EL) nr 389/2013 näitab, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuste kehtetuks tunnistamine peaks oleva lubatav.

- 15 Direktiivi 2008/101/EÜ põhjendus 20 on vastuolus heitkogustega kauplemise süsteemiga. Kõnealune põhjendus koostati ajaliselt enne määruse (EL) nr 389/2013 vastuvõtmist, millega on see põhjendus selgelt vastuolus, ja 16. aprillil 2014. aasta määrusesse (EL) nr 421/2014 ning 13. detsembri 2017. aasta määrusesse (EL) 2017/2392, millega muudeti direktiivi 2003/87/EÜ lennutegevuse suhtes, seda enam üle ei võetud.
- 16 Kaebaja ei saa tugineda ka Air Berlini õiguspärasele ootusele, mis väärrib kaitset. Võimalik õiguspärane ootus on kaitstav vaid siis, kui Air Berlinil oleks talle 2017. aastaks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute müümisel olnud õigus lähtuda sellest, et lubatud heitkoguse ühikud eraldatakse talle isegi siis, kui ta tegevuse lõpetab. Selliseks eelduseks ei anna alust lubatud heitkoguse ühikute eraldamise eeskirjad ega vastustaja tegevus. Otsuse kehtetuks tunnistamine on ka üldistes huvides. Heitkogustega kauplemise süsteemi põhimõtet rikutaks, kui heitkoguse ühikud jõuaksid turule. See moonutaks turuhinda.
- 17 Lubatud heitkoguse ühikute eraldamise jätkamine lennutegevuse lõpetamise korral on vastuolus ELTL artiklis 107 sätestatud riigiabi keeluga, ELTL artikli 119 lõikes 1 sätestatud vabal konkurentsil põhineva avatud turumajanduse põhimõttega, põhiõiguste harta artiklis 17¹ sätestatud ettevõtlusvabadusega ja põhiõiguste harta artiklis 20 sätestatud võrdsuse põhimõttega.

Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte

- 18 **Esimese eelotsuse küsimusega** palutakse selgitada direktiivi 2008/101/EÜ põhjendust 20. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et mitte ükski asjaomase teisese õiguse säte ei sisalda õigusnorme, millega oleks viidatud põhjenduse sisu vastuolus. Õigus hoolimata lennutegevuse lõpetamisest säilitada lubatud heitkoguse ühikud, mis on juba eraldatud, näib eelotsusetaotluse esitanud kohtule kokkuvõttes põhjendamatu.
- 19 Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb direktiivi 2003/87/EÜ tõlgendamisel arvesse võtta ka õigusaktiga taotletavaid eesmärgi. Direktiivi peamine eesmärk on kaitsta kasvuhoonegaaside vähendamise kaudu keskkonda. Lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine kuulub üleminekuveeskirjade erikorra alla, mis on erand direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 10 sätestatud põhimõttest, et lubatud heitkoguse ühikud tuleb eraldada enampakkumise mehhanismi kohaselt (vt 20. juuni

¹ Tegelikult artiklis 16 [tõlkija märkus].

2019. aasta otsus ExxonMobil Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, punkt 71 ja punkt 82, samuti 28. juuli 2016. aasta otsus Vattenfall Europe Generation, C-457/15, EU:C:2016:613, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika). Kuna teiseses õiguses asjaomane regulatsioon puudub, on vaja lõplikku selgitust Euroopa Kohtult, arvestades vastustaja esitatud vastuväiteid, mis puudutavad ELTL artiklis 107 sätestatud riigiabi keeldu, ELTL artikli 119 lõikes 1 sätestatud vabal konkurentsil põhineva avatud turumajanduse põhimõtet ning põhiõiguste harta artikleid 17² ja 20.
- 20 Direktiivi 2003/87 artikli 3f lõikes 1 viidatud lennutegevuse jätkamise suhtes ei ole seni selgeks tehtud ei seda, mida jätkamine viidatud sätte tähendus eeldab, ega seda, kas õigus säilitada lubatud heitkoguse ühikud, mis on juba eraldatud, sõltub asjaolust, kas lennutegevust on tervikuna või osaliselt eespool viidatud sätte tähenduses jätkatud.
- 21 Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt, soovitakse **teise eelotsuse küsimusega** selgeks teha, kuidas tuleb tõlgendada määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõikes 5 ning artiklites 29, 55 ja 56 sisalduvaid õigusnorme ja kas need õigusnormid on kehtivad. Kõnealused õigusnormid reguleerivad õhusõiduki käitaja tegevuse lõpetamisest tulenevaid tagajärgi konto olekule ja lubatud heitkoguse ühikute ülekandmisele sellele kontole.
- 22 **Kolmas eelotsuse küsimus**, millega soovitakse välja selgitada, kas liidu õigusest tuleneb imperatiivne nõue, et lennutegevuse lõpetamise korral tunnistatakse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks, on oluline selleks, et tõlgendada VwVfG §-des 48, 49 sätestatud riigisiseseid õigusnorme, mis käsitlevad õigusvastaste haldusaktide kehtetuks tunnistamist ja õiguspärase haldusaktide edasiulatavalt kehtetuks tunnistamist, kooskõlas Euroopa Liidu õigusega. Kui kolmandale küsimusele vastatakse jaatavalt, mõjutab see riigisiseseid õigusnorme osas, mis puudutab asutusele VwVfG §-dega 48, 49 antud kaalutusõigust ja ka aega, millest alates saab või tuleb lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsus kehtetuks tunnistada.
- 23 Neljas ja viies eelotsuse küsimus on kohtuasjas otsuse tegemise seisukohast olulised juhul, kui käesolevas kaebemenetluses ei ole võimalik teha lõplikku kohtuotsust enne kolmanda kauplemisperioodi lõppu.
- 24 Kolmas kauplemisperiood lõpeb heitkogustega kauplemise kohustusega käitiste käitajatele 31. detsembril 2020. Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 28b lõikes 2 ja TEHG § 11 lõikes 1, mida on muudetud 18. jaanuaril 2019, sisalduvad sätted tekitavad küsimuse, kas õhusõiduki käitaja puhul – erinevalt käitise käitajast – ei avalda 2020. aasta lõpp mõju nendele lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlustele, mis on selleks ajaks veel läbi vaatamata.

² Tegelikult artikkel 16 [tõlkija märkus].

- 25 **Neljanda eelotsuse küsimusega** soovitakse selgeks teha, millal lõpeb kolmas kauplemisperiood õhusõidukite käitajate jaoks.
- 26 Kui neljandale eelotsuse küsimusele vastatakse nii, et ka õhusõiduki käitajate jaoks lõpeb kolmas kauplemisperiood 31. detsembril 2020, on eelotsusetaotluse esitanud kohu hinnangul kohtuasjas otsuse tegemise seisukohast määrav vastus **viidendale eelotsuse küsimusele**.
- 27 Saksa kohtute praktika kohaselt tõi esimese ja teise kauplemisperioodi lõpp kaasa selle, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlusi, mis olid kauplemisperioodi lõpule järgnenud aasta 30. aprilliks veel läbi vaatamata, ei olnud enam võimalik rahuldada, vaid need langesid riigisisises õiguses taotluste üleminekut käsitleva sätte puudumise tõttu ära. Sätet nende lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotluste ülemineku kohta, mille menetlemine on kohtus veel pooleli ja mis on seega läbi vaatamata, ei ole riigisisises õiguses ka kolmandal kauplemisperioodil. Taotluste üleminekut käsitleva sätte puudumist riigisisises õiguses põhjendati sellega, et õigusnormid lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise kohta kauplemisperioodil 2021–2030 on ammendavalt sätestatud ELi lubatud heitkoguse ühikute eraldamist käsitlevas määruses ja järgmisesse perioodi ülekantavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotluste rahuldamine on lubatud ainult siis, kui see on ELi lubatud heitkoguse ühikute eraldamist käsitlevas määruses neljanda kauplemisperioodi jaoks ette nähtud.
- 28 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et heitkoguse ühikute eraldamise taotlusi, mida ei ole veel läbi vaadatud, tuleb hinnata liidu õiguse alusel ühtselt. Kohus märgib, et asjaomast korda ei ole sõnaselgelt sätestatud direktiivis 2003/87/EÜ ega otsuses 2011/278/EL. Ka vahepeal vastu võetud komisjoni 19. detsembri 2018. aasta delegeeritud määruses (EL) 2019/331 (ELT 2019, L 59, lk 8; ELi määrus lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise kohta) puudub sätte järgmisesse perioodi ülekantavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotluste rahuldamise kohta, näiteks kohtupraktikast tuleneva reservi kujul.
- 29 Reserv on olemas vaid uute osalejate jaoks vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikele 7 ja ELi määruse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise kohta artiklile 18, samuti on ette nähtud erireserv õhusõidukite käitajate jaoks vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 3f. Direktiivi 2003/87/EÜ artikkel 13, mis reguleerib lubatud heitkoguse ühikute kehtivusaega, ei käsitle kolmanda kauplemisperioodi lõpus veel eraldamata lubatud heitkoguse ühikute küsimust. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. oktoobri 2015. aasta otsuse (EL) 2015/1814 põhjendusele 7 tuleb lubatud heitkoguse ühikud, mis jäeti vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikele 7 ning artikli 10a lõigete 19 ja 20 kohaldamisel käitistele eraldamata („eraldamata lubatud heitkoguse ühikud“), lisada 2020. aastal reservi. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates räägib põhjendus 7 selle poolt, et kolmandast kauplemisperioodist neljandasse kauplemisperioodi üleminekuga ei kaasne selleks ajaks läbi vaatamata täiendavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotluste äralangemist. Puudub siiski

sõnaselge säte täiendavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotluste kohta, mida ei ole kolmanda kauplemisperioodi lõpuks läbi vaadatud.

- 30 See küsimus kerkib paljudes teistes eelotsusetaotluse esitanud kohtus ja muudes Saksa kohtutes pooleli olevates kohtuasjades. Kuna vaidlustamatuks muutunud otsust ei ole kauplemisperioodi lõpuks igas menetluses võimalik teha ja Saksa kohtute senise praktika põhjal kardavad käitajad, et lubatud heitkoguse ühikute saamise õigus kaob, on eelotsusetaotluse esitanud kohtul juba palutud kohaldada kiirendatud menetlust. Kiirendatud menetlustes ei saa eelotsusetaotluse esitanud kohus teha asjas otsust enne, kui Euroopa Kohus on küsimusele vastanud.
- 31 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub Euroopa Kohtul selgitada küsimust, millist mõju avaldab kolmanda kauplemisperioodi lõpp neile lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlustele, mis on selleks ajaks veel läbi vaatamata, ka olenemata vastusest ülejäänud eelotsuse küsimustele, kuna tegemist on põhimõttelise küsimusega, mis on kerkinud üles kõigis liidus veel pooleli olevates täiendavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamist käsitlevates kohtuasjades ja mida on vaja väga selgitada, et tagada õiguskindlus ja lubatud heitkoguse ühikutega kauplemist käsitlevate liidu õigusnormide ühtne kohaldamine.