

C-165/20. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. április 16.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Verwaltungsgericht Berlin (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. március 30.

Felperes:ET mint az Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)
felszámolója**Alperes:**

Bundesrepublik Deutschland

Az alapeljárás tárgyaLégiközlekedési kibocsátási egységek kiosztásáról szóló határozat
megsemmisítése miatt indított kereset**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja**Az uniós jog – a jelen ügyben a 2003/87/EK irányelv, a 2008/101/EK irányelv és
a 2013/389/EU irányelv – értelmezése; EUMSZ 267. cikk**Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

1. A 2008/101/EK irányelv (20) preambulumbekzdésének figyelembevételével úgy kell-e értelmezni a 2003/87/EK irányelvet és a 2008/101/EK irányelvet, hogy azokkal ellentétes a légiközlekedési kibocsátási egységek valamely légi jármű-üzemeltető részére a 2018-tól 2020-ig terjedő időszakra történő ingyenes kiosztásának megsemmisítése, ha a 2013-tól 2020-ig

terjedő időszakra vonatkozó kiosztás megtörtént, és a légi jármű-üzemeltető a légi közlekedési tevékenységét 2017-ben fizetésképtelenség miatt megszüntette?

Úgy kell-e értelmezni a 2003/87/EK irányelv 3f. cikkének (1) bekezdését, hogy a kiosztásról szóló határozatnak a légi közlekedési tevékenységek fizetésképtelenség miatt történő megszüntetése utáni megsemmisítése attól függ, hogy sor kerül-e a légi közlekedési tevékenységek más légi jármű-üzemeltetők általi folytatására? Úgy kell-e értelmezni a 2003/87/EK irányelv 3f. cikkének (1) bekezdését, hogy a légi közlekedési tevékenységek folytatása akkor áll fenn, ha az úgynevezett koordinált repülőterekre vonatkozó leszállási jogokat (résidőket) részben (a fizetésképtelen légitársaság rövid- és középtávú járatai tekintetében) három másik légi jármű-üzemeltető részére értékesítettek?

2. Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

A 2003/87/EK irányelvvel és a 2008/101/EK irányelvvel összeegyeztethetők és érvényesek-e a 389/2013 rendelet (a kibocsátási egység-forgalmi jegyzékről szóló 2013. évi rendelet) 10. cikkének (5) bekezdésében, 29. cikkében, 55. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában és (3) bekezdésében, valamint 56. cikkében foglalt rendelkezések, amennyiben kizárják a kiosztott, azonban még ki nem adott ingyenes légi közlekedési kibocsátási egységek kiadását abban az esetben, ha a légi jármű-üzemeltető fizetésképtelenség miatt megszünteti a tevékenységét?

3. Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a 2003/87/EK irányelvet és a 2008/101/EK irányelvet, hogy az uniós jog alapján kötelező a légi közlekedési kibocsátási egységek ingyenes kiosztásáról szóló határozat megsemmisítése?

4. Az első kérdésre adandó igenlő válasz, valamint a harmadik kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni az (EU) 2018/410 irányelvvel módosított 2003/87/EK irányelv 3c. cikkének (3a) bekezdését, 28a. cikkének (1) és (2) bekezdését és 28b. cikkének (2) bekezdését, hogy a légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozó harmadik kereskedési időszak nem 2020 végén, hanem csak 2023-ban ér véget?

5. A negyedik kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

A harmadik kereskedési időszakra vonatkozó kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetők részére történő ingyenes többletkiosztására vonatkozó igények teljesíthetők-e a harmadik kereskedési időszak végét követően a negyedik kereskedési időszak egységeivel, ha a kiosztásra vonatkozó ilyen igény fennállását a bíróság csak a harmadik kereskedési időszak lejártát követően állapítja meg, vagy a harmadik kereskedési időszak végével a még nem teljesített, kiosztásra vonatkozó igények megszűnnek?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének továbbfejlesztése és kiterjesztése tekintetében történő módosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv,

különösen a 2003/87 irányelvnek a 2015. október 6-i (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozattal módosított 10a. cikkének (19) és (20) bekezdése,

a 2003/87 irányelvnek a 2017. december 13-i (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított 10a. cikkének (19) és (20) bekezdése,

a 2003/87 irányelvnek a 2018/410 irányelvvel módosított 3c. cikkének (1), (2) és (3a) bekezdése, 3f. cikkének (1) és (8) bekezdése, 28a. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése,

Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék létrehozásáról szóló, 2013. május 2-i 389/2013/EU bizottsági rendelet 10. cikkének 5. pontja, 29. cikke, 55. cikke (1) bekezdésének a) pontja, 56. cikkének (3) bekezdése

2013. április 24-i 377/2013/EU határozat, 2014. április 16-i 421/2014/EU rendelet és 2017. december 29-i (EU) 2017/2392 rendelet

EUMSZ 107. cikk és EUMSZ 119. cikk, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájának 17. és 20. cikke

A 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, (20) preambulumbekzdés

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

Gesetz über Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelméről szóló törvény, Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz – TEHG), a 2. § (6) bekezdése, a 9. § (6) bekezdése, 11. § (a 2013. július 15-i törvénnyel módosított változatban) és a 11. § (1) és (6) bekezdése (a 2019. január 18-i törvénnyel módosított változatban), 30. §

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási

egységeinek 2013 és 2020 közötti kereskedési időszakban történő kiosztásáról szóló rendelet, Zuteilungsverordnung 2020 – ZuV 2020),

Verwaltungsverfahrensgesetz (a közigazgatási eljárásról szóló törvény, VwVfG), 48., 49. §

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 Az Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (a továbbiakban: Air Berlin) 2017 második feléig kereskedelmi légi jármű-üzemeltetőként működött, és a kibocsátás-kereskedelmi rendszerben való részvételi kötelezettség hatálya alá tartozott. A Deutsche Emissionshandelsstelle (német kibocsátás-kereskedelmi hatóság, Németország) a 2011. december 12-i határozatával a 2012-es, valamint a 2013-tól 2020-ig terjedő kiosztási időszakra vonatkozóan összesen 28 759 739 légi közlekedési kibocsátási egységet osztott ki az Air Berlin részére. A 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra évenként 3 174 922 légi közlekedési kibocsátási egységet osztottak ki. Tekintettel arra, hogy a 421/2014/EU rendelettel a 2013-tól 2016-ig terjedő időszakra vonatkozóan elrendelték az e rendeletben megjelölt nemzetközi járatoknak a kibocsátás-kereskedelmi rendszerben való részvételi kötelezettség alá vonásának felfüggesztését, a német kibocsátás-kereskedelmi hatóság a 2015. január 15-i határozatával részben visszavonta a kiosztásról szóló 2011. december 12-i határozatot, és a kiosztás mértékét 18 779 668 légi közlekedési kibocsátási egységben határozta meg.
- 2 2017. augusztus 15-én az Air Berlin a saját vagyonára vonatkozó fizetéseképtelenségi eljárás megindítását kérte. A fizetéseképtelenségi eljárást lefolytató illetékes bíróság elrendelte az Air Berlin vagyon feletti rendelkezési jog megőrzésével történő előzetes vagyonkezelését. 2017. október 28-án az Air Berlin hivatalosan megszüntette a légi közlekedési tevékenységét. A fizetéseképtelenségi eljárást lefolytató bíróság 2017. november 1-jei határozatával megindították a fizetéseképtelenségi főeljárást. 2018. január 16-én ET-t jelölték ki felszámolónak.
- 3 2018. február 28-án a német kibocsátás-kereskedelmi hatóság egy összesen öt pontot tartalmazó határozatot fogadott el a felszámolóként eljáró ET-vel szemben. Az 1. pontban részben visszavonta a 2011. december 12-i határozatnak a 2015. január 15-i visszavonó határozat szerinti változatát, és a 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra 12 159 960 kibocsátási egységben újból meghatározta a kiosztást. A 2. pontban a hatóság a 2013-tól 2020-ig terjedő kiosztási időszakra vonatkozó kiosztást részben – a 2012-es kiosztási időszakra kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek levonását követően 7 599 975 kibocsátási egységet meghaladó részében – visszavonta. Megállapították, hogy a 2013-tól 2017-ig terjedő időszakra vonatkozó módosított kiosztás kiadása már teljeskörűen megtörtént, a 2018-tól 2020-ig terjedő időszak tekintetében nem kerül sor kiadásra.
- 4 Indokolásként kifejtették, hogy az 1. pont szerinti visszavonás abból következik, hogy az (EU) 2017/2392 rendelettel a 2017-től 2020-ig terjedő időszakra

fenntartották bizonyos nemzetközi járatok átadási kötelezettség alá vonásának felfüggesztését. A 2. pont szerinti visszavonás abból következik, hogy az Air Berlin a fizetésképtelenségi eljárás megindítását követően az általa szolgáltatott adatok alapján 2017. október 28-án megszüntette a légi közlekedést. Az uniós üzembentartási engedély 2018. február 1-jén megszűnt.

- 5 A 2018. február 28-i határozat ellen benyújtott panaszt a német kibocsátás-kereskedelmi hatóság a 2018. június 19-i határozatával elutasította. ET a keresetével lényegében a panasz alapján hozott határozattal helybenhagyott 2018. február 28-i határozat 2. pontját vitatja.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 6 A **felperes** úgy véli, hogy a határozat 2. pontjában szereplő részleges visszavonás nem alapozható a VwVfG 48. és 49. §-ára (jogellenes közigazgatási aktus visszavonása, illetve jogszerű közigazgatási aktus visszahívása). Sem a TEHG 11. §-a, sem pedig a TEHG többi rendelkezése nem tartalmaz ugyanis egy légi jármű-üzemeltető részére történő kiosztásról szóló, már meghozott határozat megsemmisítésére vonatkozó rendelkezést. A kiosztás megsemmisítése ellentétes az uniós jogalkotó szándékával is. A 2008/101/EK irányelv (20) preambulumbekzdése a következőket fejtí ki: „A működésüket beszüntető légi jármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.” Az uniós jogalkotó félreérthetetlenül elrendelte a kiosztáshoz való jog fennmaradását. Ez indokolt is, mivel a kiosztott kibocsátási egységek összmenyisége változatlan marad. A felperes egy az európai kibocsátás-kereskedelem továbbfejlesztése jogalapjainak módosítását célzó, 2018. június 27-i törvénytervezet indokolására hivatkozik. A TEHG 11. §-ába újonnan beillesztett (6) bekezdésben foglalt jövőbeli szabályozás pontosan a jelen ügyre vonatkozik. Mindazonáltal e felhatalmazási alap éppen hogy még nem áll fenn, hanem azt csak a jövőre nézve kívánják létrehozni. Ennélfogva jelenleg még nem áll fenn megfelelő felhatalmazási alap.
- 7 Mindenesetre az Air Berlin jogosan bízott a kiosztásról szóló határozat fennmaradásában, és a részére 2017-ben kiadott légiközlekedési kibocsátási egységek nagy részét már 2017 tavaszán/nyarán értékesítette. Ez a kereskedési időszak következő éveiben kiadandó kibocsátási egységekre vonatkozó várakozás és bizalom alapján történt. A kiosztásról szóló határozat fennmaradásával kapcsolatos bizalom jogos. A fizetésképtelenség a 2017-ben kiadott légiközlekedési kibocsátási egységek értékesítésének időpontjában még nem volt előrelátható.
- 8 A felperes eddigi tudomása szerint az Air Berlinton 2017. augusztus 11-én nem várt módon megtagadtak egy finanszírozást, ami fizetésképtelenség bekövetkezését eredményezte. Még ha a fizetésképtelenség az értékesítés időpontjában már előrelátható lett is volna, az Air Berlin bizalma akkor is jogos

lenne. A 2008/101 irányelv már idézett (20) preambulumbekzdéséből ugyanis egyértelműen az következik, hogy az Air Berlin még a működés megszüntetése esetén is számolhatott az aktuális kiosztási időszakra vonatkozó kibocsátási egységek kiosztásával.

- 9 Az Air Berlin flottájának valamennyi repülőgépét különböző lízingbeadóktól bérelték. Az előzetes fizetéseképtelenségi eljárás keretében és a fizetéseképtelenségi eljárás megindítását követően az Air Berlinnek kiosztott résidőket – amelyek ahhoz szükségesek, hogy az úgynevezett koordinált repülőterek repülőtéri infrastruktúráját meghatározott napokon meghatározott időpontokban felszállásra és leszállásra használják (slotok) – eszközök értékesítésével összefüggésben a Deutsche Lufthansa, az Easyjet és a Thomas Cook részére értékesítették. A felperesnek nincs tudomása arról, hogy e vállalkozások az általuk átvett slotokat ténylegesen úgy használták-e, mint korábban az Air Berlin, vagy e vállalkozások más járatokat üzemeltettek. A slotokat rövid- és közép távú járatokhoz értékesítették.
- 10 A felperes úgy véli, hogy a légiközlekedési tevékenységeknek a 2003/87 irányelv 3f. cikkének (1) bekezdése értelmében vett folytatása nem releváns a légi jármű-üzemeltetők részére történő kiosztás fennmaradására vonatkozó kérdés szempontjából. Egyébként az ítélezési gyakorlatban eddig nem tisztázott az a kérdés, hogy mikor kell a fent említett rendelkezés értelmében vett folytatást megállapítani.
- 11 Érthetetlen továbbá, hogy a kiosztásról szóló határozat megsemmisítése hiányában miért kerülne veszélybe a működő kibocsátás-kereskedelemhez fűződő közérdek, és miért részesülne az Air Berlin jogosulatlanul előnyben más piaci szereplők terhére. A verseny torzulásának veszélye nem fenyeget, mivel az Air Berlin már egyáltalán nem vesz részt a versenyben.
- 12 Az **alperes** kifejti, hogy a VwVfG 48. és 49. §-a elégséges alapot jelent a 2018-tól 2020-ig terjedő időszakra vonatkozó kiosztás visszavonása tekintetében.
- 13 A 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra vonatkozó kiosztásra eredetileg annak alapján került sor, hogy az Air Berlin a kibocsátás-kereskedelmi rendszerben való részvételi kötelezettség hatálya alá tartozó légiközlekedési tevékenységét 2020-ig fogja végezni. Az Air Berlin a légiközlekedési tevékenység végleges megszüntetése óta nem tartozik a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá és ezáltal a TEHG hatálya alá sem. Az üzembentartási engedély lejártával megszűnik az Air Berlin légi jármű-üzemeltetői minősége. A TEHG szerint a kiosztáshoz való jog a kibocsátás-kereskedelmi rendszerben való részvételi kötelezettség fennállásához kapcsolódik. Ez nem ellentétes az uniós joggal. A 2018. február 28-i Trinseo Deutschland ítéletével (C-577/16, EU:C:2018:127) a Bíróság kifejezetten megállapította, hogy egy létesítmény akkor tartozik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszerébe, amennyiben közvetlen CO₂-kibocsátásokat keletkeztet. Ezen ítélet szerint ilyen kibocsátási egységek kizárólag azon létesítmények számára oszthatók ki ingyenesen, amelyek

tevékenysége a 2003/87 irányelv 2. cikke (1) bekezdésének megfelelően a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerébe tartozik. Ezek a megállapítások megfelelően érvényesek a légiközlekedési tevékenységekre is.

- 14 Ennek megfelelően a 389/2013 rendelet 10. cikkének (5) bekezdése előírja, hogy a kibocsátás-kereskedelmi rendszerbe tartozó járatokat már nem üzemeltető légi jármű-üzemeltető számlája státusát „kizártra” állítják. A 389/2013 rendelet 10. cikkének (6) bekezdése szerint az ilyen számláról folyamat nem kezdeményezhető, kivéve azon időszak vonatkozásában, amikor a számla nem volt lezárt státusú. A 389/2013 rendelet 56. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a nemzeti tisztviselő minden légi jármű-üzemeltetőre és minden évre vonatkozóan jelzi a nemzeti kiosztási táblában, hogy a légi jármű-üzemeltető az adott évben részesül-e kiosztásban. E rendelkezéseknek a 389/2013 rendeletbe való felvétele igazolja, hogy a kiosztásról szóló határozatok visszavonásának megengedhetőnek kell lennie.
- 15 A 2008/101 irányelv (20) preambulumbekendése ellentétes a kibocsátás-kereskedelmi rendszerrel. Ezt a preambulumbekendést időben a vele egyértelműen ellentétes 389/2013 rendelet elfogadása előtt fogalmazták meg, és a 2014. április 16-i 421/2014 rendeletben, valamint a 2017. december 13-i 2017/2392 rendeletben – amely rendeletekkel a 2003/87 irányelvet a légi közlekedés tekintetében módosították – nem ismételték meg.
- 16 A felperes nem hivatkozhat az Air Berlin jogos bizalmára sem. Az esetleges bizalom csak akkor lenne jogos, ha az Air Berlin a részére 2017-re vonatkozóan kiosztott kibocsátási egységek értékesítése során abból indulhatott volna ki, hogy még a működésének megszüntetése esetén is megkapja a kiosztást. Ilyen feltételezésre sem a kiosztásra vonatkozó rendelkezések, sem az alperes magatartása nem adott okot. A visszavonás továbbá a közérdeket szolgálja. A kibocsátás-kereskedelmi jogszabály elve sérelmet szenvedne, ha a kibocsátási egységek a piacra kerülnének. Ezáltal torzulna a piaci ár.
- 17 A kiosztásnak a légiközlekedési tevékenység megszüntetése esetén történő fenntartása összeegyeztethetetlen a támogatásoknak az EUMSZ 107. cikk szerinti tilalmával, a szabad versenyen alapuló nyitott piacgazdaságnak az EUMSZ 119. cikk (1) bekezdése szerinti elvével, a Charta 17. cikke szerinti, a vállalkozói szabadsághoz való joggal és az egyenlőségnek a Charta 20. cikke szerinti elvével.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 18 Az **előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés** a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekendése jelentésének tisztázására szolgál. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a releváns másodlagos jog konkrét rendelkezései nem tartalmazzak e preambulumbekendés tartalmával ellentétes szabályozást. A kiosztott légiközlekedési kibocsátási egységeknek a

légiközlekedési tevékenység megszüntetése ellenére való megtarthatósága végeredményben nem tűnik meggyőzőnek a kérdést előterjesztő bíróság számára.

- 19 A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a 2003/87 irányelv értelmezése során figyelembe kell venni a szabályozással követett célokat is. Az irányelv fő célja a környezet védelme az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése révén. A kibocsátási egységek ingyenes kiosztása egy sajátos átmeneti szabályozási rendszerbe illeszkedik, amely kivételt képez azon elv alól, hogy a kibocsátási egységeket a 2003/87 irányelv 10. cikkével bevezetett árverési mechanizmus útján kell kiosztani (lásd: 2019. június 20-i ExxonMobil Deutschland ítélet, C-682/17, EU:C:2019:518, 71. és 82. pont; 2016. július 28-i Vattenfall Europe Generation ítélet, C-457/15, EU:C:2016:613, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A másodlagos jogban foglalt szabályozás hiányában azonban e kérdés Bíróság általi végleges tisztázása szükséges az alperes által a támogatásoknak az EUMSZ 107. cikk szerinti tilalma, a szabad versenyen alapuló nyitott piacgazdaságnak az EUMSZ 119. cikk (1) bekezdése szerinti elve, valamint a Charta 17. és 20. cikke tekintetében előterjesztett kifogások figyelembevételével.
- 20 A légiközlekedési tevékenységnek a 2003/87 irányelv 3f. cikkének (1) bekezdése szerinti folytatása tekintetében eddig nem tisztázott sem az, hogy mit feltételez az e rendelkezés értelmében vett folytatás, sem pedig az, hogy a kiosztott légiközlekedési kibocsátási egységek megtarthatósága függ-e attól a körülménytől, hogy a légiközlekedési tevékenységeket a fent említett rendelkezés értelmében egészében vagy részben folytatták-e.
- 21 Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén **az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés** a 389/2013 rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében, 29., 55. és 56. cikkében foglalt rendelkezések értelmezésének és érvényességének tisztázására szolgál. E rendelkezések a légi jármű-üzemeltető tevékenysége megszüntetésének következményeit érintik a számla státusa és a kibocsátási egységeknek a számlára történő átvezetése tekintetében.
- 22 Az **előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés**, amellyel azt kell tisztázni, hogy az uniós jog alapján kötelező-e a kiosztásról szóló határozat megsemmisítése a légiközlekedési tevékenység megszüntetése esetén, a VwVfG 48. és 49. §-ában foglalt, a közigazgatási aktusok visszavonására és visszahívására vonatkozó nemzeti rendelkezéseknek az uniós joggal összhangban álló értelmezése szempontjából releváns. A harmadik kérdésre adandó igenlő válasz hatást gyakorol a nemzeti rendelkezésekre a hatóságnak a VwVfG 48. és 49. §-ában biztosított mérlegelési jogköre és azon időpont tekintetében, amelytől a kiosztásról szóló határozatot meg lehet, illetve meg kell semmisíteni.
- 23 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik és ötödik kérdés akkor releváns, ha a jelen peres eljárásban a harmadik kereskedési időszak lejártá előtt nem született jogerős ítélet.

- 24 A harmadik kereskedési időszak a kibocsátás-kereskedelmi rendszerben való részvételi kötelezettség hatálya alá tartozó létesítmények üzemeltetői tekintetében 2020. december 31-én ér véget. A 2003/87 irányelv 28b. cikkének (2) bekezdésében és a TEHG 2019. január 18-i változata 11. §-ának (1) bekezdésében foglalt rendelkezések felvetik azt a kérdést, hogy a légi jármű-üzemeltetők esetében – a létesítmények üzemeltetői esetétől eltérően – a 2020. év vége nem gyakorol-e hatást az ebben az időpontban még nyitott, kiosztásra vonatkozó igényekre.
- 25 Az **előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdéssel** azt kell tisztázni, hogy mikor ér véget a harmadik kereskedési időszak a légi jármű-üzemeltetők tekintetében.
- 26 Ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdésre a Bíróság azt a választ adja, hogy a harmadik kereskedési időszak a légi jármű-üzemeltetők tekintetében is 2020. december 31-én ér véget, akkor a kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint az **előzetes döntéshozatalra előterjesztett ötödik kérdés** releváns az ügy eldöntése szempontjából.
- 27 A német bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint az első és a második kereskedési időszak vége azt eredményezte, hogy a kereskedési időszak végét követő év április 30-áig még nyitott, kiosztásra vonatkozó igények már nem voltak teljesíthetők, hanem a nemzeti jogban rögzített kifejezett átmeneti rendelkezés hiányában megszűntek. Bíróság előtt még folyamatban lévő és ezáltal nyitott kiosztási igényekre vonatkozó átmeneti rendelkezés a harmadik kereskedési időszakban sincs a nemzeti jogban. A nemzeti átmeneti rendelkezés e hiányát azzal indokolták, hogy a 2021 és 2030 közötti kereskedési időszakokra vonatkozó egységes ingyenes kiosztását szabályozó rendelkezéseket a kiosztásról szóló uniós rendeletben véglegesen rögzítették, és a kiosztásra vonatkozó igényeknek a kereskedési időszakokon átnyúló kiegyenlítése csak akkor megengedett, ha ezt a kiosztásról szóló, a negyedik kereskedési időszakokra vonatkozó uniós rendeletben előírták.
- 28 A kérdést előterjesztő bíróság a még nyitott kiosztási igényeknek az uniós jog szempontjából egységes értékelése mellett foglal állást. A bíróság rámutat arra, hogy erre vonatkozó kifejezett szabályozás sem a 2003/87 irányelvben, sem a 2011/278 határozatban nem található. Az időközben rendelkezésre álló, 2018. december 19-i (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben (HL 2019. L 59., 8. o.; helyesbítés: HL 2019. L 180., 31.o.; a kiosztásról szóló uniós rendelet) sincs a kiosztási igények kereskedési időszakokon átnyúló kiegyenlítésére vonatkozó szabályozás például bírósági ítéletek miatti tartalék formájában.
- 29 Tartalék csupán új belépők számára a 2003/87 irányelv 10a. cikkének (7) bekezdése és a kiosztásról szóló uniós rendelet 18. cikke szerint, valamint a légi jármű-üzemeltetők számára a 2003/87 irányelv 3f. cikke szerinti külön tartalékalapként van elkülönítve. A 2003/87 irányelv 13. cikkében foglalt, az

egységek érvényességére vonatkozó szabályozás nem rendelkezik a harmadik kereskedési időszak végén még ki nem osztott egységek kérdéséről. A 2015. október 6-i (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozat (7) preambulumbekkezdése szerint a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (7) bekezdése értelmében létesítmények számára ki nem osztott kibocsátási egységeket és az irányelv 10a. cikke (19) és (20) bekezdésének alkalmazása miatt létesítmények számára ki nem osztott kibocsátási egységeket („ki nem osztott kibocsátási egységek”) 2020-ban tartalékba kell helyezni. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a (7) preambulumbekkezdés mellett szól, hogy a harmadik kereskedési időszaktól a negyedik kereskedési időszakba történő átmenet nem eredményezi az ezen időpontig nem teljesített, többletkiosztásra vonatkozó igények megszűnését. A harmadik kereskedési időszak végéig nem teljesített, többletkiosztásra vonatkozó igények sorsát szabályozó egyértelmű rendelkezés azonban nincsen.

- 30 Ez a kérdés a kérdést előterjesztő bíróság előtt és a felsőbb fokon eljáró nemzeti bíróságok előtt még folyamatban lévő több eljárásban felmerül. Mivel nem minden eljárásban lesz lehetséges a kereskedési időszak végéig jogerős határozatot hozni, és a német bíróságok eddigi ítélkezési gyakorlata alapján a létesítmények üzemeltetői a kiosztásra vonatkozó igények megszűnésétől tartanak, már ideiglenes intézkedés iránti kérelmeket terjesztettek elő az eljáró bírósági tanácsnál. Az ideiglenes intézkedés iránti kérelemmel kapcsolatos ilyen eljárásban az eljáró bírósági tanács nem előlegezheti meg a Bíróságnak ez e kérdés tekintetében szükséges döntését.
- 31 A kérdést előterjesztő bíróság arra kéri a Bíróságot, hogy a harmadik kereskedési időszak végének az ezen időpontig nem teljesített, kiosztásra vonatkozó igények sorsára gyakorolt hatását az előzetes döntéshozatalra előterjesztett többi kérdésre adandó választól függetlenül is tisztázza, mivel olyan alapvető kérdéssről van szó, amely kibocsátási egységek többletkiosztása iránt az Unióban még folyamatban lévő valamennyi bírósági eljárásban felmerül, és amely a jogbiztonság, valamint a kibocsátás-kereskedelemre vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásának egységessége érdekében sürgős tisztázást igényel.