

Vec C-165/20

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

16. apríl 2020

Vnútroštátny súd:

Verwaltungsgericht Berlin

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

30. marec 2020

Žalobca:

ET ako insolvenčný správca Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs
KG (AB KG)

Žalovaná:

Spolková republika Nemecko

Predmet konania vo veci samej

Žaloba o zrušenie rozhodnutia o pridelení emisných kvót na leteckú dopravu

Predmet a právny základ návrhu

Výklad práva Únie, v tomto konaní konkrétne ustanovení smerníc 2003/87/ES, 2008/101/ES a nariadenia (EÚ) 2013/389, článok 267 ZFEÚ

Prejudiciálne otázky

1. Má sa smernica 2003/87/ES a smernica 2008/101/ES s ohľadom na odôvodnenie 20 smernice 2008/101/ES vykladať v tom zmysle, že bránia zrušeniu bezplatného pridelenia emisných kvót na leteckú dopravu prevádzkovateľovi lietadiel pre roky 2018 až 2020, ak sa kvóty prideliť na obdobie rokov 2013 až 2020 a prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoju činnosť leteckej dopravy v roku 2017 pre platobnú neschopnosť?

Má sa článok 3f ods. 1 smernice 2003/87/ES vykladať v tom zmysle, že zrušenie rozhodnutia o pridelení po zastavení činnosti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti závisí od toho, či iný prevádzkovateľ lietadiel pokračuje vo výkone činnosti leteckej dopravy? Má sa článok 3f ods. 1 smernice 2003/87/ES vykladať v tom zmysle, že v činnosti leteckej dopravy sa pokračuje, ak sa práva na pristátie na takzvaných koordinovaných letiskách (sloty) sčasti (pre lety na krátke a stredne dlhé vzdialenosti insolventnej leteckej dopravnej spoločnosti) odplatne postúpili trom ďalším prevádzkovateľom leteckej dopravy?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

Sú ustanovenia článku 10 ods. 5, článku 29, článku 55 ods. 1 písm. a) a ods. 3, ako aj článku 56 nariadenia č. 389/2013 (nariadenie o registrácii z roku 2013) v súlade so smernicou 2003/87/ES a smernicou 2008/101/ES a považujú sa za platné v rozsahu, v akom bránia vydaniu pridelených, avšak doposiaľ nevydaných bezodplatných emisných kvót na leteckú dopravu, v prípade, ak prevádzkovateľ leteckej dopravy zastaví svoju leteckú činnosť z dôvodu platobnej neschopnosti?

3. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku:

Má sa smernica 2003/87/ES a smernica 2008/101/ES vykladať v tom zmysle, že sa povinne musí pristúpiť k zrušeniu rozhodnutia o bezodplatnom pridelení emisných kvót na leteckú dopravu?

4. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku a zápornej odpovede na tretiu otázku:

Majú sa článok 3c ods. 3a), článok 28a ods. 1 a 2 a článok 28b ods. 2 smernice 2003/87/ES v znení zmenenom smernicou (EÚ) 2018/410 vykladať v tom zmysle, že tretie obdobie obchodovania nekončí pre prevádzkovateľa lietadiel na konci roku 2020, ale až v roku 2023?

5. V prípade zápornej odpovede na štvrtú otázku:

Môžu sa nároky na bezodplatné pridelenie ďalších emisných kvót pre prevádzkovateľa lietadiel za tretie obdobie obchodovania po skončení tretieho obdobia obchodovania uspokojiť prostredníctvom emisných kvót zo štvrtého obdobia obchodovania, ak súd uzná nárok na pridelenie až po skončení tretieho obdobia obchodovania alebo neuspokojené nároky na pridelenie zaniknú zároveň s uplynutím tretieho obdobia obchodovania?

Relevantné ustanovenia práva Únie

Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES, v znení zmenenom smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/29/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť a rozšíriť schému Spoločenstva na obchodovanie s emisnými kvótami skleníkových plynov,

najmä článok 10a ods. 19 a 20 smernice 2003/87 v znení rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1814 zo 6. októbra 2015,

článok 10a ods. 19 a 20 smernice 2003/87 v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410 z 13. decembra 2017,

článok 3c ods. 1, 2 a 3a, článok 3f ods. 1 a 8, článok 28a ods. 1, 2 a 4 smernice 2003/87 v znení smernice 2018/410,

článok 10 ods. 5, článok 29, článok 55 ods. 1 písm. a), článok 56 ods. 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 389/2013 z 2. mája 2013 ktorým sa zriaďuje register Únie,

rozhodnutie 377/2013/EÚ z 24. apríla 2013, nariadenie (EÚ) č. 421/2014 zo 16. apríla 2014 a nariadenie (EÚ) 2017/2392 z 29. decembra 2017,

články 107 a 119 ZFEÚ, ako aj články 17 a 20 Charty základných práv Európskej Únie,

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, odôvodnenie 20

Relevantné vnútroštátne ustanovenia

Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (zákon o obchodovaní s emisiami skleníkových plynov, ďalej len „TEHG“), § 2 ods. 6, § 9 ods. 6, § 11 (v znení zákona z 15. júla 2013) a § 11 ods. 1 a 6 (v znení zákona z 18. januára 2019), § 30

Verordnung über die Zuteilung von Treibhausgas-Emissionsberechtigungen in der Handelsperiode 2013 bis 2020 (nariadenie o pridelovaní emisných kvót skleníkových plynov pre obdobie obchodovania rokov 2013 – 2020, ďalej len „nariadenie o pridelovaní 2020“),

Verwaltungsverfahrensgesetz (zákon o správnom konaní, ďalej len „VwVfG“), § 48, § 49

Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (ďalej len „Air Berlin“) vykonávala až do druhej polovice roku 2017 činnosť prevádzkovateľa komerčnej leteckej dopravy a podliehala povinnosti obchodovania s emisiami. Deutsche Emissionshandelsstelle (Nemecký úrad pre obchodovanie s emisiami, Nemecko) pridelil Air Berlin na základe rozhodnutia z 12. decembra 2011 pre pridelovacie obdobie roku 2012 a pre roky 2013 – 2020 celkovo 28 759 739 emisných kvót na leteckú dopravu. Pre obdobie rokov 2013 – 2020 bolo pridelených 3 174 922 kvót pre leteckú dopravu na kalendárny rok. Rozhodnutím z 15. januára 2015 vzal Nemecký úrad pre obchodovanie s emisiami s ohľadom na nariadenie (EÚ) č. 421/2014, v zmysle ktorého sa počas obdobia rokov 2014 – 2016 v rámci povinného obchodovania s emisiami nebude prihliadať na medzinárodné lety uvedené v tomto nariadení, čiastočne späť rozhodnutie o pridelení z 12. decembra 2011 a rozhodol o pridelení emisných kvót na leteckú dopravu v rozsahu 18 779 668 kvót. Toto rozhodnutie o späťvzati je právoplatné.
- 2 Air Berlin požiadala 15. augusta 2017 o začatie insolvenčného konania na jej majetok. Príslušný súd pre insolvenčné konanie nariadil predbežnú vlastnú správu majetku Air Berlin. Air Berlin zastavila letovú prevádzku oficiálne 28. októbra 2017. Rozhodnutím insolvenčného súdu z 1. novembra 2017 sa začalo hlavné insolvenčné konanie. ET bol 16. januára 2018 vymenovaný za insolvenčného správcu.
- 3 Nemecký orgán pre obchodovanie s emisiami vydal 28. februára 2018 proti ET ako insolvenčnému správcovi rozhodnutie obsahujúce päť bodov. V bode 1 vzal sčasti späť rozhodnutie z 12. decembra 2011 v znení rozhodnutia o späťvzati z 15. januára 2015 a rozhodol o novom pridelení kvót pre obdobie rokov 2013 – 2020 v rozsahu 12 159 960 kvót. V bode 2 vzal sčasti späť pridelenie pre pridelovacie obdobie rokov 2013 – 2020 v rozsahu, v akom uvedené pridelenie po odpočítaní kvót pre leteckú dopravu pridelených pre pridelovacie obdobie roku 2012 prevyšuje počet 7 599 975 emisných kvót na leteckú dopravu. Úrad

konštatoval, že zmenené pridelené kvóty pre obdobie rokov 2013 – 2017 boli vydané v celom rozsahu, pričom za obdobie rokov 2018 – 2020 sa už kvóty nevydajú.

- 4 Na účely odôvodnenia sa uvádzalo, že späťvzatie v bode 1 je založené na pretrvávajúcom vylúčení niektorých medzinárodných letov z povinného odovzdania kvót v zmysle nariadenia (EÚ) 2017/2392 pre obdobie rokov 2017 – 2020. Späťvzatie podľa bodu 2 vyplýva z tej skutočnosti, že Air Berlin po začatí insolvenčného konania ukončila v zmysle jej vlastných vyjadrení leteckú dopravu 28. októbra 2017. Povolenie na prevádzku v rámci EÚ zaniklo 1. februára 2018.
- 5 Nemecký orgán pre obchodovanie s emisiami zamietol odvolanie namierené proti rozhodnutiu z 28. februára 2018 rozhodnutím o odvolaní z 19. júna 2018. Svojou žalobou sa ET v zásade bráni proti bodu 2 rozhodnutia z 28. februára 2018 v znení rozhodnutia o odvolaní.

Hlavné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

- 6 **Žalobca** sa domnieva, že čiastočné späťvzatie v bode 2 rozhodnutia nemožno odôvodniť § 48 a § 49 VwVfG (späťvzatie protizákonného, resp. zrušenie zákonného správneho aktu). Ani § 11 TEHG, ani ďalšie ustanovenia TEHG totiž neupravovali zrušenie už vydaného rozhodnutia o pridelení kvót prevádzkovateľovi lietadiel. Zrušenie rozhodnutia o pridelení odporuje aj vôli normotvorcu Únie. V odôvodnení 20 smernice 2008/101/ES sa uvádza: „Prevádzkovateľom lietadiel, ktorí zastavia činnosť, by sa mali naďalej vydávať kvóty až do konca obdobia, na ktoré už boli pridelené voľné kvóty“. Normotvorca Únie výslovne stanovil, že nárok na pridelenie aj naďalej trvá. Takýto postup je tiež správny, pretože celkové množstvo pridelených emisných kvót ostáva nezmenené. Žalobca odkazuje na odôvodnenie návrhu zákona o úprave právneho základu pre ďalší vývoj v európskom obchode s emisiami z 27. júna 2018. Budúca právna úprava v novom odseku 6 § 11 TEHG sa vzťahuje práve na sporný prípad v tejto veci. Takéto splnomocňujúce ustanovenie však ešte neexistuje, ale má byť prijaté až v budúcnosti. V tomto okamihu preto ešte neexistuje nijaké príslušné splnomocňujúce ustanovenie.
- 7 Air Berlin sa v každom prípade legitímne spoliehala na nemennosť rozhodnutia o pridelení a už na jar, resp. v lete roku 2017 postúpila väčšinu emisných kvót na leteckú dopravu, ktoré boli vydané pre rok 2017. Postupovala tak v očakávaní a s dôverou, že v rokoch, ktoré budú nasledovať pre období obchodovania s emisiami, budú vydané emisné kvóty. Dôvere v právoplatnosť rozhodnutia o pridelení sa musí priznať príslušná ochrana. Začatie insolvenčného konania v čase postúpenia emisných kvót na leteckú dopravu, ktoré boli vydané v roku 2017, ešte nebolo možné predvídať.
- 8 Podľa doterajších vedomostí žalobcu Air Berlin 11. augusta 2017 prekvapivo nezískala potrebné finančné prostriedky, čo viedlo k jej platobnej neschopnosti. Aj vtedy, ak by už v čase postúpenia bolo možné predvídať, že sa začne insolvenčné

konanie, dôvere Air Berlin by sa musela priznať príslušná ochrana. Z už citovaného odôvodnenia 20 smernice 2008/101 totiž jednoznačne vyplýva, že Air Berlin by aj v prípade zastavenia prevádzky mohla počítať s pridelením kvót pre prebiehajúce pridel'ovacie obdobie.

- 9 Všetky lietadlá patriace do letovej flotily Air Berlin boli prenajímané od rôznych poskytovateľov leasingu. V rámci predbežného insolvenčného konania a aj po začatí insolvenčného konania sa časové okná pridelené Air Berlin, ktoré sú nevyhnutné pre využívanie letiskovej infraštruktúry na takzvaných koordinovaných letiskách v určené dni a v učený čas na odlety a prílety (sloty), postúpili v rámci predaja majetkových hodnôt spoločnostiam Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook. Či tieto podniky skutočne využívali prevzaté sloty v rozsahu, v akom ich pôvodne využívala Air Berlin alebo či ich využili na účel prevádzky na iných letových trasách, nevie žalobca posúdiť. Postúpili sa sloty pre lety na krátke a stredne dlhé letové vzdialenosti.
- 10 Žalobca sa domnieva, že pokračovanie v činnosti leteckej dopravy podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 nie je relevantné z hľadiska zachovania pridelenia pre prevádzkovateľov leteckej dopravy. Okrem toho otázka, kedy sa uplatní domnienka o pokračovaní v zmysle vyššie uvedeného ustanovenia, nebola doposiaľ v judikatúre objasnená.
- 11 Taktiež je nepochopiteľné, prečo by bol v prípade nezrušenia rozhodnutia o pridelení ohrozený fungujúci obchod s emisiami, a z akého dôvodu by sa Air Berlin mala bezdôvodne zvýhodniť na úkor ostatných účastníkov trhu. Narušenie hospodárskej súťaže nehrozí, pretože Air Berlin sa už vôbec nezúčastňuje na hospodárskej súťaži.
- 12 **Žalovaná** uvádza, že § 48 a § 49 VwVfG tvorili dostatočný základ pre späťvzatie rozhodnutia o pridelení pre obdobie rokov 2018 – 2020.
- 13 O pridelení sa pôvodne rozhodlo pre obdobie rokov 2013 – 2020 na tom základe, že Air Berlin bude vykonávať svoju činnosť leteckej dopravy, na ktorú sa vzťahuje povinnosť obchodovania s emisiami, do roku 2020. Air Berlin od úplného zastavenia letovej prevádzky už nepatrí do systému obchodovania s emisiami, a teda ani do pôsobnosti TEHG. Uplynutím platnosti povolenia na prevádzku stráca Air Berlin postavenie prevádzkovateľa leteckej dopravy. V zmysle TEHG sa nárok na pridelenie viaže na trvajúcu povinnosť obchodovania s emisiami. Právo Únie nebráni takémuto ustanoveniu. V rozsudku z 28. februára 2018, Trinseo Deutschland (C-577/16, EU:C:2018:127), Súdny dvor výslovne rozhodol, že zariadenie patrí do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov, ak toto zariadenie produkuje priame emisie CO₂. Podľa tohto rozsudku možno bezplatne prideliť emisné kvóty len tým zariadeniam, ktorých činnosť je podľa článku 2 ods. 1 smernice 2003/87 zaradená do systému obchodovania s emisnými kvótami. Tieto závery sa primerane vzťahujú aj na činnosť leteckej dopravy.

- 14 Článok 10 ods. 5 nariadenia č. 389/2013 v tomto ohľade stanovuje, že stav účtu prevádzkovateľa lietadla, ktorý viac nevykonáva nijaké lety pôvodne zaradené do systému obchodovania s emisiami, sa zmení na „vylúčený“. Z takéhoto účtu viac v súlade s článkom 10 ods. 6 nariadenia č. 389/2013 nemožno iniciovať žiadne procesy, s výnimkou procesov, ktoré zodpovedajú obdobiu, keď stav účtov nebol upravený ako vylúčený. Článok 56 ods. 1 nariadenia č. 389/2013 stanovuje, že vnútroštátny správca uvádza v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu v prípade každého prevádzkovateľa lietadla a každého roku, či by pre daný rok mali byť prevádzkovateľovi lietadla pridelené kvóty alebo nie. Začlenenie takýchto ustanovení do nariadenia č. 389/2013 dokazuje, že musí existovať možnosť vziať späť vydané rozhodnutia o pridelení.
- 15 Odôvodnenie 20 smernice 2008/101 odporuje systému obchodovania s emisiami. Toto odôvodnenie bolo z časového hľadiska formulované ešte pred prijatím nariadenia č. 389/2013, ktorému jednoznačne odporuje, pričom v nariadeniach č. 421/2014 zo 16. apríla 2014 a 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorými sa prijali zmeny smernice 2003/87 s ohľadom na leteckú dopravu, sa už toto odôvodnenie nezopakovalo.
- 16 Žalobca sa nemôže odvolávať ani na legitímnu dôveru Air Berlin. Prípadná dôvera by požívala ochranu len v tom prípade, ak by sa Air Berlin v čase postúpenia kvót, ktoré jej boli pridelené na rok 2017, mohla domnievať, že aj v prípade, ak zastaví svoju prevádzku, si môže ponechať pridelené kvóty. Takáto domnienka nevyplýva ani z pravidiel pridelovania a ani zo správania žalovanej. Späťvzatie je aj vo verejnom záujme. Odporovalo by zásadám právnej úpravy obchodovania s emisiami, ak by sa kvóty dostali na trh. Došlo by tak ku skresleniu trhu.
- 17 Platnosť pridelenia v prípade zastavenia činností leteckej dopravy odporuje zákazom poskytovania pomoci podľa článku 107 ZFEÚ, zásade otvoreného trhového hospodárstva s voľnou hospodárskou súťažou podľa článku 119 ods. 1 ZFEÚ, právu na slobodné podnikanie podľa článku 17 Charty a zásade rovnosti podľa článku 20 Charty.

Zhrnutie a odôvodnenie návrhu

- 18 Cieľom **prvej prejudiciálnej otázky** je objasniť odôvodnenie 20 smernice 2008/101. Vnútroštátny súd zastáva názor, že nijaké konkrétne ustanovenie príslušných sekundárnych právnych predpisov neobsahuje takú právnu úpravu, ktorá by odporovala obsahu uvedeného odôvodnenia. Právo ponechať si pridelené emisné kvóty na leteckú dopravu aj napriek zastaveniu činnosti leteckej dopravy podľa vnútroštátneho súdu nevyznieva presvedčivo.
- 19 Podľa judikatúry Súdneho dvora sa pri výklade smernice 2003/87 musí prihliadať aj na ciele, ktoré táto právna úprava sleduje. Hlavný cieľ smernice spočíva v ochrane životného prostredia prostredníctvom zníženia emisií skleníkových plynov. Bezodplatné pridelenie emisných kvót je súčasťou osobitného režimu

prechodných pravidiel, ktorý sa odchyľuje od zásady, že emisné kvóty sa musia pridelať podľa aukčného mechanizmu stanoveného v článku 10 smernice 2003/87 (pozri rozsudok z 20. júna 2019, ExxonMobil Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, body 71 a 82, ako aj rozsudok z 28. júla 2016, Vattenfall Europe Generation, C-457/15, EU:C:2016:613, bod 39 a tam citovanú judikatúru). Bez predpisov sekundárneho práva však musí Súdny dvor konečným spôsobom odpovedať na túto otázku, a to s ohľadom na námietky žalovanej týkajúce sa zákazu poskytovania pomoci podľa článku 107 ZFEÚ, zásady otvoreného trhového hospodárstva s voľnou hospodárskou súťažou podľa článku 119 ods. 1 ZFEÚ, ako aj články 17 a 20 Charty.

- 20 Čo sa týka pokračovania v činnosti leteckej dopravy podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87, nebolo doteraz objasnené, čo sa vyžaduje pre pokračovanie v zmysle tohto ustanovenia, a ani to, či právo ponechať si pridelené kvóty pre leteckú dopravu závisí od okolnosti, či sa podľa vyššie uvedeného ustanovenia pokračuje vo výkone činností leteckej dopravy v celom rozsahu alebo sčasti.
- 21 V prípade kladnej odpovede na prvú otázku sa má **druhou prejudiciálnou otázkou** objasniť výklad a platnosť ustanovení článku 10 ods. 5, článkov 29, 55 a 56 nariadenia č. 389/2013. Tieto ustanovenia upravujú dôsledky zastavenia činnosti prevádzkovateľom lietadiel s ohľadom na stav účtu a prevod kvót na tento účet.
- 22 **Tretia prejudiciálna otázka**, ktorou sa má objasniť, či z ustanovení práva Únie vyplýva povinnosť zrušiť rozhodnutie o pridelení, ak dôjde k ukončeniu činnosti leteckej dopravy, je relevantná z hľadiska eurokonformného výkladu vnútroštátnych ustanovení o späťvzatí a zrušení správnych aktov podľa § 48 a § 49 VwVfG. Kladná odpoveď na tretiu otázku má dôsledky pre vnútroštátne ustanovenia upravujúce mieru voľnej úvahy, ktorá úradu vyplýva z § 48 a § 49 VwVfG, ako aj okamih, od ktorého možno, resp. sa musí zrušiť rozhodnutie o pridelení.
- 23 Prejudiciálne otázky 4 a 5 sú relevantné pre rozhodnutie vo veci, ak v prebiehajúcom konaní o žalobe nemožno právoplatne rozhodnúť pred skončením tretieho obdobia obchodovania.
- 24 Tretie obdobie obchodovania sa pre prevádzkovateľov zariadení, ktoré podliehajú povinnému obchodovaniu s emisiami, končí 31. decembra 2020. Právna úprava článku 28b ods. 2 smernice 2003/87 a § 11 ods. 1 TEHG v znení z 18. januára 2019 vyvoláva otázku, či sa pre prevádzkovateľov lietadiel, na rozdiel od prevádzkovateľov zariadení, koniec roka 2020 nespája s nijakými dôsledkami pre nároky na pridelenie, ktoré v tomto okamihu ešte neboli uplatnené.
- 25 **Štvrtou prejudiciálnou otázkou** sa má objasniť, kedy končí tretie obdobie obchodovania pre prevádzkovateľov lietadiel.
- 26 Ak sa má na štvrtú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že aj pre prevádzkovateľov lietadiel končí tretie obdobie obchodovania 31. decembra 2020,

má odpoveď na **piatu prejudiciálnu otázku** podľa názoru vnútroštátneho súdu podstatný význam pre rozhodnutie vo veci.

- 27 Podľa judikatúry nemeckých súdov viedlo skončenie prvého a druhého obdobia obchodovania k tomu, že do 30. apríla roku nasledujúceho po skončení obdobia obchodovania nebolo možné uspokojiť ešte neuplatnené nároky na pridelenie, ale v dôsledku chýbajúceho výslovného prechodného ustanovenia vo vnútroštátnej právnej úprave takéto nároky zanikli. Prechodné ustanovenie týkajúce sa neuplatnených nárokov, ktoré sú predmetom konania pred vnútroštátnym súdom, vo vnútroštátnej právnej úprave neexistuje ani pre tretie obdobie obchodovania. Takéto chýbajúce vnútroštátne prechodné ustanovenie sa odôvodňovalo tým, že pravidlá pre bezodplatné pridelenie kvót v období obchodovania 2021 – 2030 sú podrobne upravené v nariadení EÚ o pridelovaní a kompenzácia nárokov na pridelenie presahujúca dané obdobie, je prípustná len v tom prípade, ak je takýto postup upravený v nariadení EÚ o pridelovaní pre štvrté obdobie obchodovania.
- 28 Vnútroštátny súd sa prikláňa k jednotnému posudzovaniu ešte nevyčerpaných nárokov na pridelenie v práve Únie. Poukazuje na to, že smernica 2003/87 jednoznačne neupravuje takýto prípad, rovnako ako rozhodnutie 2011/278. Ani medzičasom prijaté delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/331 z 19. decembra 2018 (Ú. v. EÚ L 59, 2019, s. 8, ďalej len „nariadenie EÚ o pridelovaní“) nepredpokladá kompenzáciu nárokov na pridelenie presahujúcich dané obdobie napr. v podobe rezervy vyplývajúcej z judikatúry.
- 29 Rezerva existuje len pre nových účastníkov trhu podľa článku 10a ods. 7 smernice 2003/87 a článku 18 nariadenia EÚ o pridelovaní rovnako ako osobitná rezerva pre prevádzkovateľov leteckej dopravy v zmysle článku 3f smernice 2003/87. Právna úprava článku 13 smernice 2003/87 o platnosti kvót neodpovedá na otázku o kvótach, ktoré sa ešte na konci tretieho obdobia obchodovania nepridelili. V zmysle odôvodnenia 7 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1814 zo 6. októbra sa kvóty, ktoré sa podľa článku 10a ods. 7 smernice 2003/87 a z dôvodu uplatňovania článku 10a ods. 19 a 20 tejto smernice nepridelili nijakým zariadeniam („nepridelené kvóty“), umiestnia do rezervy roku 2020. Podľa názoru vnútroštátneho súdu siedme odôvodnenie podporuje záver, v zmysle ktorého sa prechod z tretieho do štvrtého obdobia obchodovania nespája so zánikom nárokov na ďalšie pridelenie, ktoré v danom okamihu ešte neboli uspokojené. Jednoznačná právna úprava osudu nárokov na ďalšie pridelenie, ktoré na konci tretieho obdobia obchodovania ešte neboli uspokojené, však nebola prijatá.
- 30 Táto otázka je predmetom viacerých konaní, ktoré aj naďalej prebiehajú pred vnútroštátnym súdom a súdmi ďalších stupňov v rámci vnútroštátnej sústavy súdov. Keďže právoplatný rozsudok nie je možné v každom konaní vyhlásiť pred skončením obdobia obchodovania a s ohľadom na doterajšiu judikatúru nemeckých súdov sa prevádzkovatelia zariadení obávajú zániku nárokov na pridelenie, senátu už boli avizované žiadosti o začatie zrýchleného konania o poskytnutie právnej ochrany. V takýchto zrýchlených konaniach o poskytnutie

právnej ochrany nemôže senát predvídať, aký rozsudok, potrebný pre odpoveď na túto otázku vydá Súdny dvor.

- 31 Vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby otázku týkajúcu sa dôsledkov skončenia tretieho obdobia obchodovania nárokov na pridelenie, ktoré sa ešte v danom okamihu nevyčerpali, objasnil aj bez ohľadu na odpoveď na ostatné prejudiciálne otázky, pretože ide o otázku zásadnej povahy, ktorá vzniká vo všetkých prebiehajúcich súdnych konaniach týkajúcich sa pridelenia ďalších emisných kvót a vyžaduje si naliehavé objasnenie s ohľadom na právnu istotu a jednotné uplatňovanie právnej úpravy Európskej únie v oblasti obchodovania s emisiami.

PRACOVNÝ DOKUMENT