Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

20. Januar 2022*

[Berichtigt durch Beschluss vom 2. März 2022]

„Vorlage zur Vorabentscheidung – System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten – Richtlinie 2003/87/EG – Art. 3e – Einbeziehung des Luftverkehrs – Richtlinie 2008/101/EG – Kostenfreie Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber – Einstellung der Tätigkeit eines Luftfahrzeugbetreibers wegen Insolvenz – Bescheid der zuständigen nationalen Behörde über die Nichtvergabe von Zertifikaten an den Insolvenzverwalter der in Liquidation befindlichen Gesellschaft“

In der Rechtssache C-165/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Verwaltungsgericht Berlin (Deutschland) mit Entscheidung vom 30. März 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 16. April 2020, in dem Verfahren

ET als Insolvenzverwalter der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG

gegen

Bundesrepublik Deutschland

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten E. Regan, des Präsidenten des Gerichtshofs K. Lenaerts in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Fünften Kammer, des Präsidenten der Vierten Kammer C. Lycourgos (Berichterstatter) sowie der Richter I. Jarukaitis und M. Ilešič,

Generalanwalt: G. Hogan,

Kanzler: M. Krausenböck, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juni 2021,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

* Verfahrenssprache: Deutsch.

– von ET als Insolvenzverwalter der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, vertreten durch Rechtsanwälte B. Schröder und H. Krüger,

– [berichtigt durch Beschluss vom 2. März 2022] der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch A. Wendl-Damerius als Bevollmächtigten im Beistand von Rechtsanwalt G. Buchholz,

– der deutschen Regierung, zunächst vertreten durch J. Möller, P.-L. Krüger und S. Heimerl, dann durch J. Möller und P.-L. Krüger als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch B. De Meester, C. Hermes und G. Wils als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 23. September 2021

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. 2003, L 275, S. 32) in der durch die Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 (ABl. 2017, L 350, S. 7) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 2003/87) sowie die Gültigkeit von Art. 10 Abs. 5, Art. 29, Art. 55 Abs. 1 Buchst. a und Abs. 3 und Art. 56 der Verordnung (EU) Nr. 389/2013 der Kommission vom 2. Mai 2013 zur Festlegung eines Unionsregisters gemäß der Richtlinie 2003/87 und den Entscheidungen Nr. 280/2004/EG und Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 920/2010 und (EU) Nr. 1193/2011 der Kommission (ABl. 2013, L 122, S. 1).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen ET als Insolvenzverwalter der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (im Folgenden: Air Berlin) und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Umweltbundesamt, wegen eines Bescheids über die Einstellung der kostenfreien Vergabe von zuvor zugeteilten Treibhausgasemissionszertifikaten.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 2003/87

3 Art. 1 („Gegenstand“) Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 sieht vor:

„Mit dieser Richtlinie wird ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten … geschaffen, um auf kosteneffiziente und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken.“

4 Art. 2 („Geltungsbereich“) Abs. 1 der Richtlinie bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt für die Emissionen aus den in Anhang I aufgeführten Tätigkeiten und die Emissionen der in Anhang II aufgeführten Treibhausgase.“

5 In Art. 3 („Begriffsbestimmungen“) der Richtlinie heißt es:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

…

o) ‚Luftfahrzeugbetreiber‘ die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I durchgeführt wird, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist oder vom Flugzeugeigentümer nicht angegeben wird, den Eigentümer des Flugzeugs;

…“

6 Art. 3c („Gesamtmenge der Zertifikate für den Luftverkehr“) der Richtlinie bestimmt:

„(1) Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 97 % der historischen Luftverkehrsemissionen.

(2) Für die Handelsperiode …, die am 1. Januar 2013 beginnt, … entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 95 % der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl der Jahre in der Handelsperiode.

…

(3a) Jede Zuteilung von Zertifikaten für Luftverkehrstätigkeiten von und nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) unterliegt nach dem 31. Dezember 2023 einer Überprüfung gemäß Artikel 28b.

…“

7 Art. 3d („Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Luftverkehr durch Versteigerung“) der Richtlinie 2003/87 sieht vor:

„(1) In der Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 werden 15 % der Zertifikate versteigert.

(2) Ab 1. Januar 2013 werden 15 % der Zertifikate versteigert. …

…“

8 In Art. 3e („Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber“) der Richtlinie heißt es:

„(1) Für jede Handelsperiode gemäß Artikel 3c kann jeder Luftfahrzeugbetreiber Zertifikate beantragen, die kostenfrei zugeteilt werden. Ein Antrag kann bei der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats gestellt werden, indem die geprüften Tonnenkilometerangaben für

die von diesem Luftfahrzeugbetreiber ausgeführten Luftverkehrstätigkeiten nach Anhang I für das Überprüfungsjahr übermittelt werden. … Jeder Antrag muss mindestens 21 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, … vorliegen.

(2) Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, … übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge, die gemäß Absatz 1 eingegangen sind.

(3) Mindestens 15 Monate vor Beginn jeder Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 2 … berechnet die Kommission und erlässt eine Entscheidung über:

a) die Gesamtmenge der Zertifikate, die für diese Handelsperiode gemäß Artikel 3c zuzuteilen sind;

b) die Zahl der Zertifikate, die für diese Handelsperiode gemäß Artikel 3d zu versteigern sind;

c) die Zahl der Zertifikate in der Sonderreserve für Luftfahrzeugbetreiber in dieser Handelsperiode gemäß Artikel 3f Absatz 1;

d) die Zahl der Zertifikate, die in dieser Handelsperiode kostenfrei zuzuteilen sind, und zwar durch Abzug der Zahl der Zertifikate nach den Buchstaben b und c von der nach Buchstabe a festgelegten Gesamtmenge der Zertifikate; und

e) den Richtwert für die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an Flugzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurden.

…

(4) Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung nach Absatz 3 trifft, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:

a) die Zertifikate, die jedem Luftfahrzeugbetreiber, dessen Antrag der Kommission gemäß Absatz 2 übermittelt wurde, für die betreffende Handelsperiode insgesamt zugeteilt werden, berechnet durch Multiplikation der im Antrag angegebenen Tonnenkilometer mit dem in Absatz 3 Buchstabe e genannten Richtwert;

b) die jedem Luftfahrzeugbetreiber für jedes Jahr zugeteilten Zertifikate, bestimmt durch Division der gemäß Buchstabe a für die Handelsperiode berechneten insgesamt zugeteilten Zertifikate durch die Zahl der Jahre in der Handelsperiode, in denen dieser Luftfahrzeugbetreiber eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I ausführt.

(5) Bis zum 28. Februar 2012 und bis zum 28. Februar jedes folgenden Jahres gibt die zuständige Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats an jeden Luftfahrzeugbetreiber die Anzahl Zertifikate aus, die ihm für das betreffende Jahr nach dem vorliegenden Artikel oder nach Artikel 3f zugeteilt wurden.“

9 Art. 3f („Sonderreserve für bestimmte Luftfahrzeugbetreiber“) der Richtlinie bestimmt:

„(1) In jedem Zeitraum nach Artikel 3c Absatz 2 werden 3 % der Gesamtmenge der zuzuteilenden Zertifikate in eine besondere Reserve für Luftfahrzeugbetreiber eingestellt,

a) die eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I nach dem Überprüfungsjahr aufnehmen, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, oder

b) deren Tonnenkilometer zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode um durchschnittlich mehr als 18 % jährlich ansteigen

und deren Tätigkeit nach Buchstabe a oder zusätzliche Tätigkeit nach Buchstabe b weder ganz noch teilweise eine Fortführung einer Luftverkehrstätigkeit ist, die zuvor von einem anderen Luftfahrzeugbetreiber ausgeführt wurde.

(2) Ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt, kann bei der zuständigen Behörde seines Verwaltungsmitgliedstaats eine kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten aus der Sonderreserve beantragen. Ein Antrag muss bis zum 30. Juni des dritten Jahres der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich der Antrag bezieht, vorliegen.

…“

10 Art. 12 („Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten“) Abs. 2a der Richtlinie sieht vor:

„Die Verwaltungsmitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber bis zum 30. April jeden Jahres eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den … Gesamtemissionen des vorangegangenen Kalenderjahres aus Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt hat, entspricht. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß diesem Absatz abgegebenen Zertifikate anschließend gelöscht werden.“

11 Art. 28a („Vor der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der [Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)] geltende Ausnahmen“) der Richtlinie 2003/87 lautet:

„(1) Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a … betrachten die Mitgliedstaaten die in diesen Vorschriften vorgesehenen Anforderungen als erfüllt und ergreifen gegen Luftfahrzeugbetreiber keine Maßnahmen in Bezug auf

a) alle Emissionen aus Flügen von oder nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b,

b) alle Emissionen von Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 [AEUV] und einem Flugplatz in einem anderen Gebiet des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b.

…

(2) Abweichend von den Artikeln 3e und 3f erhalten Luftfahrzeugbetreiber, denen die in Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels vorgesehenen Ausnahmen gewährt werden, jedes Jahr eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wird.

…

Für die Tätigkeit im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2023 veröffentlichen die Mitgliedstaaten vor dem 1. September 2018 die Anzahl der Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

…“

12 Art. 28b („Berichterstattung durch die Kommission über die Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO und ihre Überprüfung durch die Kommission“) der Richtlinie bestimmt:

„(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. Januar 2019 und danach in regelmäßigen Abständen Bericht über die Fortschritte bei den Verhandlungen in der ICAO über die Umsetzung des ab 2021 für Emissionen geltenden globalen marktbasierten Mechanismus, …

…

(2) Innerhalb von 12 Monaten nach der Annahme der einschlägigen Instrumente durch die ICAO und vor Einführung des globalen marktbasierten Mechanismus legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem Wege geprüft werden, wie diese Instrumente durch eine Überarbeitung dieser Richtlinie in Unionsrecht übernommen werden können. …

…“

13 Anhang I („Kategorien von Tätigkeiten, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen“) der Richtlinie enthält eine Rubrik „Luftverkehr“, die vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen „Flüge, die von einem Flugplatz abgehen oder auf einem Flugplatz enden, der sich in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befindet, auf das der Vertrag Anwendung findet“, umfasst.

Richtlinie 2008/101/EG

14 Der 20. Erwägungsgrund der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87 zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft (ABl. 2009, L 8, S. 3) lautet:

„Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte eine harmonisierte Zuteilungsmethode festgelegt werden, nach der sich die Gesamtzahl der Emissionszertifikate und deren Aufteilung auf die Luftfahrzeugbetreiber bestimmt. Ein Teil der Zertifikate sollte durch Versteigerung nach einem von der Kommission festzulegenden Verfahren zugeteilt werden. Es sollte eine spezielle Zertifikatsreserve eingerichtet werden, um den Marktzugang neuer Luftfahrzeugbetreiber zu gewährleisten und um Luftfahrzeugbetreiber zu unterstützen, deren Tonnenkilometer sprunghaft ansteigen. An Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Flugtätigkeit einstellen, sollten bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate vergeben werden.“

Verordnung Nr. 389/2013

15 Art. 10 („Kontostatus“) der Verordnung Nr. 389/2013 bestimmt:

„1. Konten befinden sich im Status offen, gesperrt, ausgeschlossen oder geschlossen.

…

5. Bei Benachrichtigung durch die zuständige Behörde, dass die Flüge eines Luftfahrzeugbetreibers in einem gegebenen Jahr nicht länger gemäß Anhang I der Richtlinie [2003/87] unter das EU-System fallen, schaltet der nationale Verwalter das betreffende Luftfahrzeugbetreiberkonto nach vorheriger Benachrichtigung des betreffenden Luftfahrzeugbetreibers so lange auf den Status ‚ausgeschlossen‘, bis die zuständige Behörde mitteilt, dass die Flüge des Luftfahrzeugbetreibers wieder unter das EU-System fallen.

…“

16 In Art. 29 („Schließung von Luftfahrzeugbetreiberkonten“) der Verordnung heißt es:

„Luftfahrzeugbetreiberkonten dürfen vom nationalen Verwalter nur geschlossen werden, wenn die zuständige Behörde dies angewiesen hat, weil sie entweder durch Mitteilung des Kontoinhabers selbst oder anhand anderer Belege erfahren hat, dass sich der Luftfahrzeugbetreiber mit einem anderen Luftfahrzeugbetreiber zusammengeschlossen oder alle seine unter Anhang I der Richtlinie [2003/87] fallenden Luftverkehrstätigkeiten eingestellt hat.“

17 Art. 55 („Änderungen der nationalen Zuteilungstabellen für Luftverkehrszertifikate“) der Verordnung sieht vor:

„1. Der nationale Verwalter nimmt Änderungen an der nationalen Zuteilungstabelle für Luftverkehrszertifikate … vor, wenn

a) ein Luftfahrzeugbetreiber alle seine unter Anhang I der Richtlinie [2003/87] fallenden Tätigkeit[en] einstellt;

…

3. Die Kommission weist den Zentralverwalter an, die entsprechenden Änderungen der nationalen Zuteilungstabelle für Luftverkehrszertifikate … zu berücksichtigen, wenn sie der Auffassung ist, dass die Änderung der nationalen Zuteilungstabelle für Luftverkehrszertifikate mit der Richtlinie [2003/87] … in Einklang steht. …

…“

18 Art. 56 („Kostenlose Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten“) der Verordnung bestimmt:

„1. Der nationale Verwalter vermerkt in der nationalen Zuteilungstabelle für Luftverkehrszertifikate für jeden Luftfahrzeugbetreiber und für jedes Jahr, ob der Luftfahrzeugbetreiber für das betreffende Jahr eine Zuteilung erhalten sollte oder nicht.

2. Ab dem 1. Februar 2013 trägt der Zentralverwalter dafür Sorge, dass das Unionsregister automatisch entsprechend der maßgeblichen nationalen Zuteilungstabelle

Luftverkehrszertifikate vom EU-Zuteilungskonto für Luftverkehrszertifikate auf das relevante offene oder gesperrte Luftfahrzeugbetreiberkonto überträgt, …

…“

Deutsches Recht

19 In § 2 („Anwendungsbereich“) Abs. 6 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes vom 21. Juli 2011 (BGBl. 2011 I S. 1475) in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung (im Folgenden: TEHG) heißt es:

„Bei Luftverkehrstätigkeiten erstreckt sich der Anwendungsbereich dieses Gesetzes auf alle Emissionen eines Luftfahrzeugs, die durch den Verbrauch von Treibstoffen entstehen. … Dieses Gesetz gilt nur für Luftverkehrstätigkeiten, die von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden,

1. die eine gültige deutsche Betriebsgenehmigung … besitzen oder

2. die … Deutschland als zuständigem Verwaltungsmitgliedstaat zugewiesen sind … und keine gültige Betriebsgenehmigung eines anderen Vertragsstaats des [EWR] besitzen.

…“

20 § 9 („Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Anlagenbetreiber“) Abs. 6 TEHG sieht vor:

„Die Zuteilungsentscheidung ist aufzuheben, soweit sie auf Grund eines Rechtsakts der Europäischen Union nachträglich geändert werden muss. …“

21 § 11 („Regelzuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Luftfahrzeugbetreiber“) TEHG bestimmt:

„(1) Luftfahrzeugbetreiber erhalten für eine Handelsperiode eine Anzahl von kostenlosen Luftverkehrsberechtigungen zugeteilt, die dem Produkt aus ihrer Transportleistung im Basisjahr … und dem Richtwert entspricht, der … nach … der Richtlinie [2003/87] bestimmt wird.

…

(6) Die zuständige Behörde teilt die kostenlosen Berechtigungen innerhalb von drei Monaten zu, nachdem die … Kommission den Richtwert gemäß Artikel 3e Absatz 3 der Richtlinie [2003/87] bekannt gegeben hat. …“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

22 Mit Bescheid vom 12. Dezember 2011 teilte die Deutsche Emissionshandelsstelle (im Folgenden: DEHSt) Air Berlin nach § 11 TEHG insgesamt 28 759 739 Treibhausgasemissionszertifikate kostenlos zu (im Folgenden: Luftverkehrszertifikate). 3 360 363 davon entfielen auf das Jahr 2012; für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2020 wurden pro Jahr je 3 174 922 Zertifikate zugeteilt.

23 Mit Bescheid vom 15. Januar 2015 nahm die DEHSt 9 980 071 Luftverkehrszertifikate zurück. Grund dafür war die durch einen Unionsrechtsakt für die Jahre 2013 bis 2016 eingeführte Aussetzung der Einbeziehung bestimmter internationaler Flüge in die Emissionshandelspflicht. Dieser Rücknahmebescheid ist bestandskräftig; die Zahl der Air Berlin für die Jahre 2012 bis 2020 insgesamt zugeteilten Luftverkehrszertifikate wurde somit auf 18 779 668 herabgesetzt.

24 Am 15. August 2017 beantragte Air Berlin die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das eigene Vermögen. Am gleichen Tag wurde vom Amtsgericht Charlottenburg (Deutschland) die vorläufige Eigenverwaltung Air Berlins angeordnet und der Kläger des Ausgangsverfahrens zum vorläufigen Sachwalter bestimmt.

25 Am 28. Oktober 2017 stellte Air Berlin den Flugbetrieb offiziell ein.

26 Durch Beschluss des Amtsgerichts Charlottenburg (Deutschland) vom 1. November 2017 wurde das Hauptinsolvenzverfahren eröffnet und der Kläger des Ausgangsverfahrens zum Sachwalter bestellt. Mit einem weiteren Beschluss des Amtsgerichts Charlottenburg vom 16. Januar 2018 wurde die Eigenverwaltung auf Antrag Air Berlins aufgehoben und der Kläger des Ausgangsverfahrens zum Insolvenzverwalter bestellt.

27 Mit an den Kläger des Ausgangsverfahrens gerichtetem Bescheid vom 28. Februar 2018 nahm die DEHSt erneut Luftverkehrszertifikate teilweise zurück und setzte die Zahl der Air Berlin für die Jahre 2013 bis 2020 insgesamt zugeteilten Zertifikate auf 12 159 960 neu fest.

28 Dieser Bescheid war zum einen darauf gestützt, dass die Einbeziehung bestimmter internationaler Flüge in die Emissionshandelspflicht nun auch für die Jahre 2017 bis 2020 ausgesetzt worden sei, und zum anderen darauf, dass Air Berlin den Flugbetrieb vor Ende 2017 eingestellt habe. Angesichts des letztgenannten Umstands seien für die Jahre 2018 bis 2020 keine Luftverkehrszertifikate zuzuteilen. Aus demselben Grund entschied sie, das Luftfahrzeugbetreiberkonto Air Berlins auf den Status „ausgeschlossen“ im Sinne von Art. 10 Abs. 5 der Verordnung Nr. 389/2013 zu schalten.

29 Der Kläger des Ausgangsverfahrens legte Widerspruch gegen diesen Bescheid ein, soweit er auf die Einstellung der Tätigkeit Air Berlins gestützt war. Er berief sich dabei insbesondere auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes und auf den 20. Erwägungsgrund Satz 4 der Richtlinie 2008/101.

30 Mit Widerspruchsbescheid vom 19. Juni 2018 wies die DEHSt den Widerspruch zurück. Der Kläger des Ausgangsverfahrens könne sich nicht mit Erfolg auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes berufen, da nach Art. 10 Abs. 5 der Verordnung Nr. 389/2013 keine Luftverkehrszertifikate mehr vergeben werden dürften, wenn der betreffende Luftfahrzeugbetreiber keine emissionshandelspflichtigen Flüge mehr durchführe. Der 20. Erwägungsgrund Satz 4 der Richtlinie 2008/101 sei nicht zu berücksichtigen, da sein Inhalt nicht in die materiellen Rechtsvorschriften der Union übernommen worden sei.

31 Am 23. Juli 2018 beantragte der Kläger des Ausgangsverfahrens Prozesskostenhilfe für die Erhebung einer Klage. Mit Beschluss vom 16. Dezember 2019 bewilligte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Deutschland) die Prozesskostenhilfe, weil es der Ansicht war, aus der Richtlinie 2008/101 könne sich ergeben, dass die Einstellung des Flugbetriebs nicht die Rücknahme von Luftverkehrszertifikaten rechtfertige.

32 Am 2. Januar 2020 erhob der Kläger des Ausgangsverfahrens beim Verwaltungsgericht Berlin (Deutschland) Klage gegen den Bescheid vom 28. Februar 2018. Er führt aus, dass das TEHG nicht die Möglichkeit vorsehe, bei Einstellung des Flugbetriebs Luftverkehrszertifikate zurückzunehmen. Aus dem 20. Erwägungsgrund Satz 4 der Richtlinie 2008/101 ergebe sich eindeutig der Wille des Unionsgesetzgebers, dass bereits zugeteilte Luftverkehrszertifikate in einem solchen Fall weiterhin vergeben würden.

33 Einige Monate vor der Einstellung ihrer Luftverkehrstätigkeit habe Air Berlin die ihr für das Jahr 2017 zugeteilten Luftverkehrszertifikate zum Großteil veräußert. Sie habe dies im Vertrauen darauf getan, dass die für die Jahre 2018 bis 2020 zugeteilten Luftverkehrszertifikate weiterhin an sie vergeben werden würden und sie daher in der Lage sein werde, im Jahr 2018 ihre Pflicht zur Abgabe von Zertifikaten für die Emissionen aus ihren im Jahr 2017 durchgeführten Flügen zu erfüllen.

34 Der Anspruch eines Luftfahrzeugbetreibers darauf, die ihm zugeteilten Luftverkehrszertifikate behalten zu dürfen, unterliege keiner besonderen Bedingung und sei auch nicht davon abhängig, ob die Tätigkeit dieses Betreibers, nachdem dieser sie eingestellt habe, im Sinne von Art. 3f Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 von anderen Betreibern fortgeführt werde. Die Zeitnischen (*Slots*) Air Berlins seien allerdings nach der Einstellung ihrer Tätigkeit an andere Fluggesellschaften verkauft worden.

35 Die Beklagte des Ausgangsverfahrens trägt vor, die ursprüngliche Zuteilungsentscheidung sei auf der Grundlage der Annahme ergangen, dass Air Berlin während der gesamten in Rede stehenden Handelsperiode für Treibhausgasemissionszertifikate (im Folgenden: Handelsperiode) eine emissionshandelspflichtige Luftverkehrstätigkeit ausüben werde. Air Berlin unterliege jedoch seit der Einstellung ihres Betriebs nicht mehr dem in der Richtlinie 2003/87 vorgesehenen System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (im Folgenden: EHS), so dass ihr Luftfahrzeugbetreiberkonto gemäß Art. 10 Abs. 5 der Verordnung Nr. 389/2013 von diesem System ausgeschlossen worden sei. Mit dem Auslaufen der Betriebsgenehmigung am 1. Februar 2018 entfalle sogar die Eigenschaft Air Berlins als Luftfahrzeugbetreiber im Sinne von § 2 Abs. 6 TEHG.

36 Der 20. Erwägungsgrund Satz 4 der Richtlinie 2008/101 widerspreche dem EHS und sei daher nicht zu berücksichtigen. Der Kläger des Ausgangsverfahrens könne sich auch nicht auf ein schutzwürdiges Vertrauen Air Berlins berufen. Diese habe vernünftigerweise nicht davon ausgehen dürfen, dass sie nach Einstellung ihres Betriebs weiterhin Luftverkehrszertifikate erhalten werde.

37 Dem vorlegenden Gericht zufolge hängt die Rechtmäßigkeit der Rücknahme der Luftverkehrszertifikate für die Jahre 2018 bis 2020 maßgeblich davon ab, wie sich die Einstellung der Luftverkehrstätigkeiten von Air Berlin rechtlich auswirkt. Insbesondere sei die Bedeutung des 20. Erwägungsgrunds Satz 4 der Richtlinie 2008/101 zu klären. Mangels einer materiell-rechtlichen Bestimmung, die diesen Satz bestätige, müsse die Frage, ob die Luftverkehrszertifikate bei Einstellung der Flugtätigkeit behalten werden dürften oder zurückzunehmen seien, durch den Gerichtshof geklärt werden.

38 Ferner sei der Begriff „Fortführung“ der Luftverkehrstätigkeit durch andere Betreiber im Sinne von Art. 3f Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 auszulegen, und es sei zu klären, ob das Behaltendürfen der Luftverkehrszertifikate von einer solchen Fortführung abhänge.

39 Sollte der Gerichtshof entscheiden, dass das Unionsrecht der Rücknahme von Luftverkehrszertifikaten bei Einstellung der Luftverkehrstätigkeit entgegensteht, sei ferner zum einen die Gültigkeit der Art. 10, 29, 55 und 56 der Verordnung Nr. 389/2013 zu prüfen, soweit diese im Fall der Einstellung dieser Tätigkeit den Ausschluss oder die Schließung des Luftfahrzeugbetreiberkontos vorsähen, und zum anderen festzustellen, ob die in Rede stehende Handelsperiode für die Luftfahrzeugbetreiber am 31. Dezember 2020 geendet habe oder im Hinblick auf die Art. 28a und 28b der Richtlinie 2003/87 erst am 31. Dezember 2023 ende. Sollte der Gerichtshof zu der Auffassung gelangen, dass die Handelsperiode am 31. Dezember 2020 geendet habe, sei ferner zu klären, ob Luftverkehrszertifikate für diese Periode in Durchführung einer nach dem 31. Dezember 2020 ergangenen gerichtlichen Entscheidung auch noch nach diesem Datum vergeben werden könnten.

40 Unter diesen Umständen hat das Verwaltungsgericht Berlin das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Sind die Richtlinie 2003/87 und die Richtlinie 2008/101 unter Berücksichtigung des 20. Erwägungsgrundes der Richtlinie 2008/101 so auszulegen, dass sie der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten an einen Luftfahrzeugbetreiber für die Jahre 2018 bis 2020 entgegenstehen, wenn die Zuteilung für die Jahre 2013 bis 2020 erfolgt ist und der Luftfahrzeugbetreiber seine Luftverkehrstätigkeit im Jahr 2017 wegen Insolvenz eingestellt hat?

   Ist Art. 3f Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 so auszulegen, dass die Aufhebung der Zuteilungsentscheidung nach Einstellung der Luftverkehrstätigkeiten wegen Insolvenz davon abhängt, ob eine Fortführung der Luftverkehrstätigkeiten durch andere Luftverkehrsbetreiber erfolgt? Ist Art. 3f Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 so auszulegen, dass eine Fortführung der Luftverkehrstätigkeiten dann vorliegt, wenn Landerechte an sogenannten koordinierten Flughäfen (*Slots*) teilweise (für das Kurz- und Mittelstreckengeschäft der insolventen Luftverkehrsgesellschaft) an drei andere Luftverkehrsbetreiber verkauft worden sind?

2. Wenn Frage 1 bejaht wird:

   Sind die Regelungen in Art. 10 Abs. 5, Art. 29, Art. 55 Abs. 1 Buchst. a und Abs. 3 sowie Art. 56 der Verordnung Nr. 389/2013 mit der Richtlinie 2003/87 und der Richtlinie 2008/101 vereinbar und gültig, soweit sie der Ausgabe zugeteilter, aber noch nicht ausgegebener kostenfreier Luftverkehrsberechtigungen für den Fall entgegenstehen, dass der Luftverkehrsbetreiber wegen Insolvenz die Flugtätigkeit einstellt?

3. Wenn Frage 1 verneint wird:

   Sind die Richtlinien 2003/87 und 2008/101 so auszulegen, dass eine Aufhebung der Entscheidung über die kostenlose Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten unionsrechtlich zwingend geboten ist?

4. Für den Fall, dass Frage 1 bejaht wird sowie für den Fall, dass Frage 3 verneint wird:

   Sind Art. 3c Abs. 3a, Art. 28a Abs. 1 und 2 und Art. 28b Abs. 2 der Richtlinie 2003/87 so auszulegen, dass die dritte Handelsperiode für Luftfahrzeugbetreiber nicht mit Ablauf des Jahres 2020, sondern erst 2023 endet?

5. Wenn Frage 4 verneint wird:

Können Ansprüche auf Mehrzuteilung von kostenlosen Luftverkehrszertifikaten für Luftfahrzeugbetreiber für die dritte Handelsperiode nach dem Ende der dritten Handelsperiode mit Luftverkehrszertifikaten der vierten Handelsperiode erfüllt werden, wenn das Bestehen eines solchen Zuteilungsanspruchs erst nach Ablauf der dritten Handelsperiode gerichtlich festgestellt wird oder gehen mit dem Ende der dritten Handelsperiode noch nicht erfüllte Zuteilungsansprüche unter?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten und zur dritten Frage

41 Bei der ersten und der dritten Frage, die zusammen zu prüfen sind, geht es darum, wie die Regelung über die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten anzuwenden ist, wenn der betreffende Luftfahrzeugbetreiber seine Luftverkehrstätigkeit einstellt.

42 Diese Regelung findet sich in den durch die Richtlinie 2008/101 in die Richtlinie 2003/87 eingefügten Art. 3e und 3f in Kapitel II („Luftverkehr“) der Richtlinie 2003/87.

43 Das vorlegende Gericht möchte daher mit seiner ersten und seiner dritten Frage wissen, ob die Art. 3e und 3f der Richtlinie 2003/87 dahin auszulegen sind, dass, wenn ein Luftfahrzeugbetreiber während der fraglichen Handelsperiode seine Luftverkehrstätigkeit einstellt, die Anzahl der ihm zugeteilten Luftverkehrszertifikate im Verhältnis zu dem Teil dieser Handelsperiode, in dem diese Tätigkeit nicht mehr ausgeführt wird, herabzusetzen ist.

44 Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3e Abs. 1 bis 3 der Richtlinie 2003/87 jeder Luftfahrzeugbetreiber die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten beantragen kann. Der Antrag ist mindestens 21 Monate vor Beginn einer neuen Handelsperiode zu stellen. Mindestens 18 Monate vor Beginn dieser Handelsperiode müssen die Mitgliedstaaten der Kommission die eingegangenen Anträge übermitteln. Mindestens 15 Monate vor Beginn der Handelsperiode erlässt die Kommission eine Entscheidung über u. a. die Zahl der verfügbaren Luftverkehrszertifikate und den Richtwert für ihre Zuteilung.

45 Nach Art. 3e Abs. 4 der Richtlinie 2003/87 berechnet und veröffentlicht jeder Mitgliedstaat innerhalb von drei Monaten nach Annahme dieser Entscheidung die Luftverkehrszertifikate, die jedem betroffenen Luftfahrzeugbetreiber für die betreffende Handelsperiode insgesamt zugeteilt werden, sowie „die jedem Luftfahrzeugbetreiber für jedes Jahr zugeteilten Zertifikate, bestimmt durch Division der … für die Handelsperiode berechneten insgesamt zugeteilten Zertifikate durch die Zahl der Jahre in der Handelsperiode, in denen dieser Luftfahrzeugbetreiber eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I ausführt“.

46 Nach Art. 3e Abs. 4 der Richtlinie 2003/87 wird also die Gesamtmenge der einem Luftfahrzeugbetreiber für eine bestimmte Handelsperiode zugeteilten Luftverkehrszertifikate *ex ante* berechnet und dabei auch die Anzahl der jährlich zugeteilten Luftverkehrszertifikate festgesetzt, indem diese Gesamtmenge durch die Zahl der Jahre in dieser Handelsperiode geteilt wird, in denen dieser Betreiber eine Luftverkehrstätigkeit ausführt, die in Anhang I der Richtlinie aufgeführt ist – nur diese Tätigkeiten unterfallen nämlich dem EHS.

47 Nach Art. 3e Abs. 5 der Richtlinie wird die jährliche Anzahl Luftverkehrszertifikate bis zum 28. Februar jedes Jahres der Handelsperiode an den betreffenden „Luftfahrzeugbetreiber“ ausgegeben.

48 Die Regelung über die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten setzt somit voraus, dass die Person, der die Zertifikate zugeteilt werden, eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I der Richtlinie 2003/87 ausführt und dass die Zertifikate in jährlichen Tranchen ausgegeben werden, wobei die Person, der die Zertifikate zugeteilt werden, auch zum Zeitpunkt der tatsächlichen Übergabe der Zertifikate ein „Luftfahrzeugbetreiber“ sein muss, also nach der Definition in Art. 3 Buchst. o der Richtlinie „die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I durchgeführt wird“.

49 Angesichts der Ausgestaltung der Regelung über die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten und insbesondere des Umstands, dass der Unionsgesetzgeber die Zuteilung und Vergabe der Zertifikate ausdrücklich an die Ausführung einer dem EHS unterfallenden Luftverkehrstätigkeit geknüpft hat, ist davon auszugehen, dass die Ausführung dieser Tätigkeit während der gesamten fraglichen Handelsperiode nicht nur eine bloße Vermutung darstellt, aufgrund derer die Berechnung *ex ante* der Anzahl der Zertifikate erfolgt, sondern eine materielle Voraussetzung für die tatsächliche Vergabe der jährlichen Zertifikatstranchen bis zum Ende der Handelsperiode ist.

50 Wenn ein Luftfahrzeugbetreiber seine Tätigkeit im Laufe einer Handelsperiode einstellt und damit seine Eigenschaft als Luftfahrzeugbetreiber im Sinne der Richtlinie 2003/87 verliert, so dass er die für die Jahre, in denen nun keine Luftverkehrstätigkeit mehr erfolgt, zugeteilten Luftverkehrszertifikate nicht mehr erhält, so kann sich der Insolvenzverwalter dieses ehemaligen Luftfahrzeugbetreibers nicht erfolgreich auf eine Verletzung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes berufen.

51 Auf diesen Grundsatz kann sich jeder berufen, bei dem eine Verwaltungsbehörde aufgrund bestimmter Zusicherungen, die sie ihm gegeben hat, begründete Erwartungen geweckt hat (Urteil vom 15. April 2021, Administration de l’Enregistrement, des Domaines et de la TVA, C-846/19, EU:C:2021:277, Rn. 90 sowie die dort angeführte Rechtsprechung). Wie der Generalanwalt in Nr. 81 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ist der dem Gerichtshof vorliegenden Akte jedoch kein Hinweis darauf zu entnehmen, dass Air Berlin bzw., nach deren Insolvenz, dem Kläger des Ausgangsverfahrens zu irgendeinem Zeitpunkt der Handelsperiode die Vergabe von Luftverkehrszertifikaten bis zum Ende der Handelsperiode konkret zugesichert worden wäre. Wie in den Rn. 48 und 49 des vorliegenden Urteils ausgeführt, bedeutet die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten für eine Handelsperiode insbesondere nicht, dass die Vergabe dieser Zertifikate bis zum Ende der Handelsperiode unter allen Umständen gewährleistet ist.

52 Diese Schlussfolgerung wird durch den 20. Erwägungsgrund Satz 4 der Richtlinie 2008/101 nicht in Frage gestellt.

53 Nach diesem Satz aus der Präambel des Rechtsakts, mit dem der Unionsgesetzgeber den Luftverkehr in das EHS einbezogen hat, „[sollten an] Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Flugtätigkeit einstellen, … bis zum Ablauf der Periode, für die bereits kostenfreie Zertifikate zugeteilt wurden, weiterhin Zertifikate vergeben werden“; isoliert betrachtet scheint hier der Wille des Unionsgesetzgebers zutage zu treten, dass die jährlichen Tranchen der für eine Handelsperiode zugeteilten Luftverkehrszertifikate bis zum Ende dieser Handelsperiode weiter vergeben werden, und zwar selbst bei Einstellung der Flugtätigkeit.

54 Ohne dass es erforderlich wäre, dass der Gerichtshof die Umstände prüft, die zu der Aufnahme dieses Satzes in die Präambel der Richtlinie 2008/101 geführt haben, ist jedoch festzustellen, dass diese Präambel im Widerspruch zu Art. 3e Abs. 4 und 5 der Richtlinie 2003/87 steht, mit dessen Wortlaut hervorgehoben wird, dass Zuteilung und Vergabe der Luftverkehrszertifikate unabdingbar an die tatsächliche Ausführung einer in Anhang I der Richtlinie genannten Luftverkehrstätigkeit geknüpft ist.

55 Der Rechtsprechung des Gerichtshofs zufolge sind die Erwägungsgründe eines Unionsrechtsakts rechtlich nicht verbindlich und können weder herangezogen werden, um von den Bestimmungen des betreffenden Rechtsakts abzuweichen, noch, um diese Bestimmungen in einem Sinne auszulegen, der ihrem Wortlaut offensichtlich widerspricht (vgl. insbesondere Urteile vom 19. Juni 2014, Karen Millen Fashions, C-345/13, EU:C:2014:2013, Rn. 31, und vom 25. November 2020, Istituto nazionale della previdenza sociale [Familienleistungen für langfristig Aufenthaltsberechtigte], C-303/19, EU:C:2020:958, Rn. 26). Damit ist ausgeschlossen, dass der Insolvenzverwalter eines ehemaligen Luftfahrzeugbetreibers auf der Grundlage des 20. Erwägungsgrunds Satz 4 der Richtlinie 2008/101 fordert, dass für die Jahre ohne Flugtätigkeit Luftverkehrszertifikate zugunsten des Vermögens der in Liquidation befindlichen Gesellschaft ausgegeben werden.

56 Dazu kommt, dass es nicht nur mit dem Wortlaut von Art. 3e der Richtlinie 2003/87, sondern auch mit dem Zweck und der allgemeinen Systematik des EHS unvereinbar wäre, an den Insolvenzverwalter eines ehemaligen Luftfahrzeugbetreibers für die Jahre, in denen keine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I dieser Richtlinie ausgeführt wird, Luftverkehrszertifikate zu vergeben.

57 Das durch die Richtlinie 2003/87 geschaffene EHS bezweckt letztlich den Umweltschutz und beruht auf einer wirtschaftlichen Logik, die jeden Teilnehmer dazu veranlassen soll, eine Treibhausgasmenge zu emittieren, die unter der Menge der ihm ursprünglich zugeteilten Treibhausgasemissionszertifikate liegt, um die überschüssigen Zertifikate an einen anderen Teilnehmer abzugeben, der eine die ihm zugeteilten Zertifikate übersteigende Emissionsmenge erzeugt hat (Urteil vom 3. Dezember 2020, Ingredion Germany, C-320/19, EU:C:2020:983, Rn. 38 und 39 sowie die dort angeführte Rechtsprechung). Durch die mit der Richtlinie 2008/101 eingeführten Änderungen wurden dieser Zweck und diese Logik des EHS auf den Luftverkehr ausgedehnt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 138 bis 140).

58 Die allgemeine Systematik der Richtlinie 2003/87 beruht somit auf einer genauen Verbuchung von Vergabe, Besitz, Übertragung und Löschung der Treibhausgasemissionszertifikate (Urteil vom 8. März 2017, ArcelorMittal Rodange et Schifflange, C-321/15, EU:C:2017:179, Rn. 24 und die dort angeführte Rechtsprechung). Art. 12 Abs. 2a der Richtlinie verlangt dabei u. a., dass jeder Luftfahrzeugbetreiber jedes Jahr „eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den … Gesamtemissionen des vorangegangenen Kalenderjahres aus Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt hat, entspricht“.

59 Wie der Generalanwalt in Nr. 95 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, wäre die Vergabe von Luftverkehrszertifikaten an den Insolvenzverwalter eines ehemaligen Luftfahrzeugbetreibers für die Jahre, in denen dieser keine Luftverkehrstätigkeit mehr ausgeführt hat, weder mit dem Zweck noch mit der allgemeinen Systematik des EHS vereinbar und würde lediglich den Gläubigern dieses ehemaligen Luftfahrzeugbetreibers einen unverhofften Vorteil verschaffen.

60 Soweit sich die Frage des vorlegenden Gerichts auch auf Art. 3f der Richtlinie 2003/87 bezieht, ist schließlich festzustellen, dass dessen Abs. 1 die Schaffung einer besonderen Reserve für die Zuteilung von Luftverkehrszertifikaten im Fall der Ausführung einer neuen oder zusätzlichen Luftverkehrstätigkeit vorsieht, wobei diese Tätigkeit keine Fortführung einer Luftverkehrstätigkeit sein darf, die zuvor von einem anderen Luftfahrzeugbetreiber ausgeführt wurde.

61 Demnach regelt diese Bestimmung nicht den Fall, dass ein Luftfahrzeugbetreiber seine Tätigkeit einstellt, sondern den Fall, dass er neue oder zusätzliche Luftverkehrstätigkeiten aufnimmt. Die in dieser Bestimmung vorgesehene besondere Reserve kann daher weder Air Berlin noch den Kläger des Ausgangsverfahrens betreffen.

62 Selbst wenn die Luftverkehrstätigkeit Air Berlins von anderen Betreibern fortgeführt worden wäre, wäre außerdem nach dem Wortlaut von Art. 3f Abs. 1 der Richtlinie 2003/87 diese neue oder zusätzliche Tätigkeit, die diese Betreiber in Fortführung der zuvor von Air Berlin ausgeführten Luftverkehrstätigkeit ausüben, vom Anwendungsbereich dieser Bestimmung ausgenommen.

63 Art. 3f der Richtlinie 2003/87 ist für die Beantwortung der ersten und der dritten Frage daher nicht einschlägig.

64 Zur Frage, ob die Betreiber, die die Luftverkehrstätigkeit Air Berlins gegebenenfalls fortgeführt haben, unabhängig von Art. 3f dieser Richtlinie einen Anspruch auf Übertragung der ursprünglich Air Berlin zugeteilten und später wegen der Einstellung ihrer Luftverkehrstätigkeit zurückgenommenen Zertifikate auf ihre Luftfahrzeugbetreiberkonten geltend machen könnten, ist festzustellen, dass nichts in der Vorlageentscheidung oder in den beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen darauf hindeutet, dass ein solcher Anspruch im Ausgangsverfahren geltend gemacht wird. Die Frage einer solchen Übertragung kann daher im Rahmen des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens nicht geprüft werden.

65 Nach alledem ist auf die erste und die dritte Frage zu antworten, dass Art. 3e der Richtlinie 2003/87 dahin auszulegen ist, dass, wenn ein Luftfahrzeugbetreiber während der fraglichen Handelsperiode seine Luftverkehrstätigkeit einstellt, die Anzahl der ihm zugeteilten Luftverkehrszertifikate im Verhältnis zu dem Teil dieser Handelsperiode, in dem diese Tätigkeit nicht mehr ausgeführt wird, herabzusetzen ist.

Zur zweiten, zur vierten und zur fünften Frage

66 In Anbetracht der Antwort auf die erste und die dritte Frage brauchen die zweite, die vierte und die fünfte Frage nicht geprüft zu werden.

Kosten

67 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 3e der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates in der durch die Verordnung (EU) 2017/2392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass, wenn ein Luftfahrzeugbetreiber während der fraglichen Handelsperiode für Treibhausgasemissionszertifikate seine Luftverkehrstätigkeit einstellt, die Anzahl der ihm kostenlos zugeteilten Treibhausgasemissionszertifikate im Verhältnis zu dem Teil dieser Handelsperiode, in dem diese Tätigkeit nicht mehr ausgeführt wird, herabzusetzen ist.

Unterschriften