Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

20. jaanuar 2022 *

[2. märtsi 2022. aasta kohtumäärusega parandatud tekst]

Eelotsusetaotlus – Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem – Direktiiv 2003/87/EÜ – Artikkel 3e – Lennundustegevuse lisamine – Direktiiv 2008/101/EÜ – Lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine ja väljaandmine õhusõiduki käitajale – Tegevuse lõpetamine sellise käitaja poolt maksejõuetuse tõttu – Liikmesriigi pädeva asutuse otsus, millega likvideerimisel oleva äriühingu pankrotihaldurile keelduti väljastamast lubatud heitkoguse ühikuid

Kohtuasjas C-165/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Verwaltungsgericht Berlini (Berliini halduskohus, Saksamaa) 30. märtsi 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 16. aprillil 2020, menetluses

ET, Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG pankrotihaldur,

versus

Bundesrepublik Deutschland,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president E. Regan, Euroopa Kohtu president K. Lenaerts viienda koja kohtuniku ülesannetes, neljanda koja president C. Lycourgos (ettekandja) ning kohtunikud I. Jarukaitis ja M. Ilešič,

kohtujurist: G. Hogan,

kohtusekretär: ametnik M. Krausenböck,

arvestades kirjalikku menetlust ja 10. juuni 2021. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG pankrotihaldur ET, esindajad: *Rechtsanwälte* B. Schröder ja H. Krüger,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– [muudetud 2. märtsi 2022. aasta kohtumäärusega] Bundesrepublik Deutschland, esindaja: A. Wendl-Damerius, keda abistas *Rechtsanwalt* G. Buchholz,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, P.-L. Krüger ja S. Heimerl, hiljem J. Möller ja P.-L. Krüger,

– Euroopa Komisjon, esindajad: B. De Meester, C. Hermes ja G. Wils,

olles 23. septembri 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT 2003, L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631; parandus ELT 2018, L 2, lk 16), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrusega (EL) 2017/2392 (ELT 2017, L 350, lk 7) (edaspidi „direktiiv 2003/87“), samuti küsimust, kas komisjoni 2. mai 2013. aasta määruse (EL) nr 389/2013, millega luuakse liidu register vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87, Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsustele nr 280/2004/EÜ ja nr 406/2009/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 920/2010 ja nr 1193/2011 (ELT 2013, L 122, lk 1), artikli 10 lõige 5, artikkel 29, artikli 55 lõike 1 punkt a ja lõige 3 ning artikkel 56 on kehtivad.

2 Taotlus on esitatud Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (edaspidi „Air Berlin“) pankrotihalduri ET ja Bundesrepublik Deutschlandi (Saksamaa Liitvabariik), keda esindab Umweltbundesamt (Saksamaa föderaalne keskkonnaamet), vahelises kohtuvaidluses otsuse üle lõpetada varem eraldatud kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguste tasuta eraldamine.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 2003/87

3 Direktiivi 2003/87 artiklis 1 „Sisu“ on sätestatud:

„Käesoleva direktiiviga luuakse […] kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem […], mille eesmärk on vähendada tulemuslikult ja majanduslikult tõhusalt kasvuhoonegaaside heitkoguseid.“

4 Direktiivi artikli 2 „Reguleerimisala“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse I lisas loetletud tegevusaladest tulenevate heitkoguste ja II lisas loetletud kasvuhoonegaaside suhtes.“

5 Direktiivi artiklis 3 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

o) *õhusõiduki käitaja* – isik, kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab I lisas nimetatud lennutegevust, või juhul, kui nimetatud isik ei ole teada või on õhusõiduki omaniku poolt tuvastamata, õhusõiduki omanik;

[…]“.

6 Sama direktiivi artiklis 3c „Lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus“ on sätestatud:

„1. Ajavahemikul 1. jaanuar 2012 kuni 31. detsember 2012 moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogus 97% varasematest lennunduse heitkogustest.

2. […] ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2013, […] moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus 95% varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.

[…]

3a. Väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) asuvate riikide lennuväljadele maanduvate ja sealt väljuvate lendudega seotud lennutegevusele pärast 31. detsembrit 2023 lubatud heitkoguse ühikute eraldamisel võetakse arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

[…]“.

7 Direktiivi 2003/87 artiklis 3d „Lennunduse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise teel eraldamise meetod“ on sätestatud:

„1. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikul pannakse enampakkumisele 15% lubatud heitkoguse ühikutest.

2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse enampakkumisele 15% lubatud heitkoguse ühikutest. […]

[…]“.

8 Direktiivi artiklis 3e „Õhusõiduki käitajatele lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamine ja väljaandmine“ on sätestatud:

„1. Iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist; mis eraldatakse tasuta. Taotluse võib teha, esitades haldava liikmesriigi pädevale asutusele kõnealuse õhusõiduki käitaja sooritatud I lisas nimetatud lennutegevusi puudutavad tõendatud tonnkilomeetrite andmed seireaasta kohta. […] Taotlus esitatakse vähemalt 21 kuud enne taotlusega hõlmatava ajavahemiku algust […].

2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 alusel saadud taotlused komisjonile vähemalt kaheksateist kuud enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab […].

3. Komisjon arvutab vähemalt viisteist kuud enne iga artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku algust […] välja, ja võtab vastu otsuse, kus on sätestatud:

a) asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artiklile 3c eraldatava lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse;

b) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artiklile 3d enampakkumisele esitatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu;

c) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artikli 3f lõikele 1 õhusõiduki käitajate jaoks erireservis olevate lubatud heitkoguse ühikute arvu;

d) asjaomasel ajavahemikul tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu, mis saadakse punktides b ja c osutatud lubatud heitkoguse ühikute arvude lahutamisel punkti a kohaselt kindlaks määratud lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest, ja

e) võrdlusaluse, mida kasutatakse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks nendele õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile vastavalt lõikele 2.

[…]

4. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu lõikes 3 osutatud otsuse, arvutab ja avaldab iga haldav liikmesriik:

a) lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, mis eraldatakse igale lõike 2 kohaselt komisjonile taotluse esitanud õhusõiduki käitajale asjaomaseks ajavahemikuks ning mille arvutamiseks korrutatakse taotluses esitatud tonnkilomeetrite andmed lõike 3 punktis e osutatud võrdlusalusega, ning

b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud, mis määratakse kindlaks, jagades punkti a alusel arvutatava kogu ajavahemikuks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust.

5. 2012. aasta 28. veebruariks ja iga järgneva aasta 28. veebruariks annab haldava liikmesriigi pädev asutus igale õhusõiduki käitajale välja sellele õhusõiduki käitajale käesoleva artikli või artikli 3f kohaselt asjaomasel aastal eraldatava lubatud heitkoguse ühikute arvu.“

9 Direktiivi artiklis 3f „Erireserv teatavate õhusõiduki käitajate jaoks“ on sätestatud:

„1. Igal artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemikul pannakse lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest 3% õhusõiduki käitajate erireservi. Need on õhusõiduki käitajad:

a) kes alustavad I lisas nimetatud lennutegevuste alla kuuluvaid tegevusi pärast vaatlusaastat, mil artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta esitati artikli 3e lõike 1 kohaselt tonnkilomeetrite andmed, või

b) kelle tonnkilomeetrite andmed suurenesid keskmiselt enam kui 18% aastas vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal;

ning kelle punkti a kohane tegevus või punkti b kohane täiendav tegevus ei kujuta endast täielikult või osaliselt eelnevalt teise õhusõiduki käitaja poolt sooritatud tegevuse jätkamist.

2. Lõike 1 tingimustele vastav õhusõiduki käitaja võib taotleda erireservist lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist, esitades taotluse seda käitajat haldava liikmesriigi pädevale asutusele. Iga taotlus esitatakse taotlusega hõlmatava artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kolmanda aasta 30. juuniks.

[…]“.

10 Sama direktiivi artikli 12 „Lubatud heitkoguse ühikute üleandmine, tagastamine ja kehtetuks tunnistamine“ lõikes 2a on sätestatud:

„Haldavad liikmesriigid tagavad, et iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikud, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas nimetatud lennutegevustest, mida on sooritanud õhusõiduki käitaja […]. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva lõikega tagastatud lubatud heitkoguse ühikud seejärel tühistatakse.“

11 Direktiivi 2003/87 artiklis 28a „Enne [Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO)] ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist kohaldatavad erandid“ on sätestatud:

„1. Erandina artikli 12 lõikest 2a […] peavad liikmesriigid kõnealustes sätetes osutatud nõudeid täidetuks ega võta meetmeid õhusõidukikäitajate vastu järgmistel juhtudel:

a) väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 maanduvate või sealt väljuvate lendude kõik heitkogused, arvestades artiklis 28b osutatud läbivaatamist;

b) [ELTL] artikli 349 tähenduses äärepoolseima piirkonna lennuvälja ja EMP muu piirkonna lennuvälja vahel igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 toimuvate lendude kõik heitkogused, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

[…]

2. Erandina artiklitest 3e ja 3f antakse igal aastal õhusõiduki käitajatele, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b osutatud erandeid, tasuta lubatud heitkoguse ühikute arvul, mida vähendatakse proportsionaalselt niivõrd, kuivõrd vähendatakse kõnealustes punktides ette nähtud tagastamiskohustust.

[…]

Seoses tegevusega ajavahemikul 1. jaanuarist 2017 kuni 31. detsembrini 2023 avaldavad liikmesriigid enne 1. septembrit 2018 igale õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvu.

[…]“.

12 Direktiivi artiklis 28b „ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist puudutav komisjoni aruanne ja läbivaatamine“ on sätestatud:

„1. Komisjon esitab enne 1. jaanuari 2019 ja edaspidi korrapäraselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse edusamme ICAO peetavatel läbirääkimistel, mille eesmärk on heitkoguste suhtes alates 2021. aastast ülemaailmse turupõhise meetme rakendamine […].

[…]

2. 12 kuu jooksul pärast ICAO raames asjaomaste vahendite vastuvõtmist ja enne ülemaailmse turupõhise meetme kasutuselevõttu esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitleb võimalusi kõnealuste vahendite rakendamiseks liidu õiguses käesoleva direktiivi läbivaatamise kaudu. […]

[…]“.

13 Nimetatud direktiivi I lisa „Tegevusalade liigid, mille suhtes kohaldatakse käesolevat direktiivi“ sisaldab rubriiki „Lennundus“, mis hõlmab teatud eranditega „[lende], mis väljuvad lennuväljalt või saabuvad lennuväljale, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut“.

Direktiiv 2008/101/EÜ

14 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega [edaspidi kasutatud vastet „lubatud heitkoguse ühikud“] kauplemise süsteemi (ELT 2009, L 8, lk 3), põhjenduses 20 on märgitud:

„Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks täpsustada ühtlustatud eraldamismeetodid eraldatavate [lubatud heitkoguse ühikute] üldkoguse kindlaksmääramiseks ja [lubatud heitkoguse ühikute] jaotamiseks õhusõidukite käitajatele. Teatud osa [lubatud heitkoguse ühikutest] eraldatakse enampakkumisel kooskõlas komisjoni poolt välja töötatavate eeskirjadega. Teatud osa [lubatud heitkoguse ühikuid] tuleks jätta reservi, et tagada uute õhusõidukite käitajate juurdepääs turule ning abistada neid õhusõidukite käitajaid, kes järsult suurendavad tehtud lendude tonnkilomeetrite arvu. Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata [lubatud heitkoguse ühikute] eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta [lubatud heitkoguse ühikud] juba eraldatud.“

Määrus nr 389/2013

15 Määruse nr 389/2013 artiklis 10 „Konto olek“ on sätestatud:

„1. Konto olek võib olla üks järgmistest: avatud, blokeeritud, väljaarvatud või suletud.

[…]

5. Kui pädev asutus teatab, et õhusõiduki käitaja lennud ei kuulu asjaomasel aastal direktiivi [2003/87] I lisa kohaselt enam ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, määrab riiklik haldaja

pärast asjaomase õhusõidukikäitaja eelnevat teavitamist kõnealuse õhusõidukikäitaja arvelduskonto väljaarvatud olekusse, kuni pädev asutus teatab, et selle õhusõidukikäitaja lennud on jälle ELi süsteemi arvatud.

[…]“.

16 Määruse artiklis 29 „Õhusõiduki käitaja arvelduskonto sulgemine“ on sätestatud:

„Riiklik haldaja sulgeb õhusõiduki käitaja arvelduskonto üksnes juhul, kui pädev asutus on andnud vastava korralduse, kuna ta on saanud kontoomaniku esitatud teate või muu tõendusmaterjali alusel teada, et õhusõiduki käitaja on ühinenud muu õhusõidukikäitajaga või lõpetanud kogu oma direktiivi [2003/87] I lisas nimetatud tegevuse.“

17 Nimetatud määruse artiklis 55 „Lennunduse riiklike eraldustabelite muutmine“ on sätestatud:

„1. Riiklik haldaja teeb ELi tehingulogis muudatused lennunduse riiklikku eraldustabelisse, kui:

a) õhusõiduki käitaja on lõpetanud kogu direktiivi [2003/87] I lisas nimetatud tegevuse;

[…]

3. Kui komisjon leiab, et lennunduse riikliku eraldustabeli muudatused vastavad direktiivile [2003/87] […], annab ta põhihaldajale korralduse teha […] lennunduse riiklikus eraldustabelis vastavad muudatused.

[…]“.

18 Sama määruse artiklis 56 „Lennunduse [lubatud heitkoguse ühikute] tasuta eraldamine“ on sätestatud:

„1. Riiklik haldaja märgib lennunduse riiklikku eraldustabelisse iga õhusõiduki käitaja ja iga aasta kohta, kas õhusõiduki käitaja peaks asjaomasel aastal saama tasuta eraldatavaid [lubatud heitkoguse ühikuid].

2. Põhihaldaja tagab, et liidu register kannab lennunduse [lubatud heitkoguse ühikud] vastavalt asjakohasele riiklikule eraldustabelile alates 1. veebruarist 2013 automaatselt üle ELi lennunduse eraldamiskontolt asjakohasele õhusõiduki käitaja avatud või blokeeritud arvelduskontole […].

[…]“.

Saksa õigus

19 21. juuli 2011. aasta kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise seaduse (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz, *BGBl.* 2011 I, lk 1475) põhikohtuasja asjaoludele kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „TEHG“) § 2 „Reguleerimisala“ lõikes 6 on sätestatud:

„Lennutegevuse osas laieneb käesoleva seaduse reguleerimisala kõikidele õhusõidukist pärinevatele heitkogustele, mis tulenevad kütuse tarbimisest. […] Käesolevat seadust kohaldatakse üksnes lennutegevuse suhtes, mida teostavad:

1. õhusõiduki käitajad, kellel on kehtiv Saksamaa lennutegevusluba […]; või

2. õhusõiduki käitajad, kellele on haldavaks liikmesriigiks määratud Saksamaa […] ja kellel ei ole kehtivat lennutegevusluba, mille on välja andnud mõni teine [EMP] lepingu osalisriik.

[…]“.

20 TEHG § 9 „Lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine käitiste käitajatele“ lõikes 6 on ette nähtud:

„Eraldamisotsus tunnistatakse kehtetuks, kui seda tuleb Euroopa Liidu õigusakti tõttu tagasiulatuvalt muuta. […]“

21 TEHG §-s § 11 „Lubatud heitkoguse ühikute üldine tasuta eraldamine õhusõiduki käitajatele“ on sätestatud:

„1. Õhusõiduki käitajale eraldatakse kauplemisperioodiks tasuta lubatud heitkoguse ühikute arv, mis vastab […] võrdlusaasta veomahule ja võrdlusalusele, mis arvutatakse vastavalt direktiivi[le] 2003/87 […].

[…]

6. Pädev asutus eraldab lubatud heitkoguse ühikud tasuta kolme kuu jooksul alates kuupäevast, mil [komisjon] avaldab direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 3 kohase võrdlusaluse. […]“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

22 Deutsche Emissionshandelsstelle (Saksamaa lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise amet, edaspidi „DEHSt“) eraldas 12. detsembri 2011. aasta otsusega Air Berlinile TEHG § 11 alusel kokku 28 759 739 kasvuhoonegaaside tasuta lubatud heitkoguse ühikut, millest 3 360 363 eraldati 2012. aastaks ja 3 174 922 iga aasta kohta ajavahemikuks 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2020.

23 DEHSt tunnistas 15. jaanuari 2015. aasta otsusega 9 980 071 lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kehtetuks, kuna liidu õigusaktiga vabastati teatud rahvusvahelised lennud aastateks 2013–2016 ajutiselt heitkogustega kauplemise kohustusest. See kehtetuks tunnistamine on muutunud lõplikuks ja Air Berlinile aastatel 2012–2020 eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arv vähenes seega 18 779 668 ühikule.

24 Air Berlin esitas 15. augustil 2017 pankrotiavalduse. Samal päeval algatas Amtsgericht Charlottenburg (Charlottenburgi esimese astme kohus, Saksamaa) esialgse maksejõuetusmenetluse ja määras vara ajutiseks halduriks põhikohtuasja kaebaja.

25 28. oktoobril 2017 lõpetas Air Berlin ametlikult lennutegevuse.

26 Amtsgericht Charlottenburgi (Charlottenburgi esimese astme kohus) 1. novembri 2017. aasta määrusega alustati maksejõuetusmenetlust põhiasjas ja määrati vara halduriks põhikohtuasja kaebaja. Seejärel lõpetas see kohus 16. jaanuari 2018. aasta otsusega Air Berlini taotlusel maksejõuetusmenetluse ja määras pankrotihalduriks põhikohtuasja kaebaja.

27 Põhikohtuasja kaebajale adresseeritud 28. veebruari 2018. aasta otsusega tunnistas DEHSt lennunduse lubatud heitkoguse ühikud uuesti osaliselt kehtetuks, määrates aastateks 2013–2020 Air Berlinile eraldatavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvuks 12 159 960.

28 DEHSt põhjendas seda otsust esiteks sellega, et teatud rahvusvaheliste lendude vabastust heitkogustega kauplemise kohustusest laiendati aastatele 2017–2020, ja teiseks asjaoluga, et Air Berlin oli oma lennutegevuse enne 2017. aasta lõppu lõpetanud. Viimati nimetatud asjaolu kohta märkis DEHSt, et aastateks 2018–2020 ei ole vaja lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid väljastada. Samal põhjusel otsustas ta muuta Air Berlini õhusõiduki käitaja arvelduskonto „väljaarvatud kontoks“ määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 5 tähenduses.

29 Põhikohtuasja kaebaja esitas selle otsuse peale vaide osas, milles see põhines Air Berlini tegevuse lõpetamisel. Ta viitas eelkõige õiguspärase ootuse kaitse põhimõttele ja direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandale lausele.

30 DEHSt jättis 19. juuni 2018. aasta otsusega selle vaide rahuldamata. Tema sõnul ei saa põhikohtuasja kaebaja tulemuslikult tugineda õiguspärase ootuse kaitse põhimõttele, kuna määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 5 kohaselt ei saa lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid enam välja anda, kui asjaomane õhusõiduki käitaja ei teosta kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemist tulenevate kohustustega hõlmatud lende. Direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandat lauset ei tule arvesse võtta, kuna selle sisu ei kajastu liidu õiguse materiaalõiguslikes sätetes.

31 Põhikohtuasja kaebaja taotles 23. juulil 2018 tasuta õigusabi kaebuse esitamiseks. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Berliini liidumaa ja Brandenburgi liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa) andis 16. detsembri 2019. aasta kohtumäärusega õigusabi, leides, et direktiivist 2008/101 võib tuleneda, et lennutegevuse lõpetamine ei õigusta lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kehtetuks tunnistamist.

32 Põhikohtuasja kaebaja esitas 2. jaanuaril 2020 Verwaltungsgericht Berlinile (Berliini halduskohus, Saksamaa) 28. veebruari 2018. aasta otsuse peale kaebuse. Ta märgib, et TEHG ei näe lennutegevuse lõpetamise korral ette võimalust lennunduse lubatud heitkoguse ühikud kehtetuks tunnistada. Direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandast lausest nähtub ühemõtteliselt, et liidu seadusandja soovis, et eraldatud ühikud antakse sel juhul ikkagi välja.

33 Põhikohtuasja kaebaja selgitab, et mõni kuu enne lennutegevuse lõpetamist müüs Air Berlin enamiku talle 2017. aastaks eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikutest. Ta tegi seda, kuna leidis täiesti õiguspäraselt, et aastateks 2018–2020 eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid antakse talle jätkuvalt ja ta on seega võimeline täitma 2018. aastal kohustust tagastada lubatud heitkoguse ühikud 2017. aasta lendudest tulenevate heitkoguste eest.

34 Õhusõiduki käitaja õigus nõuda talle eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute säilimist ei sõltu ühestki eritingimusest ega ka sellest, kas teised ettevõtjad jätkavad pärast käitaja tegevuse lõpetamist tema tegevust direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 tähenduses. Põhikohtuasja kaebaja täpsustab siiski, et pärast Air Berlini tegevuse lõpetamist müüdi tema teenindusaegu (*slot*-aegu) teistele lennuettevõtjatele.

35 Põhikohtuasja vastustaja sõnul põhines algne eraldamisotsus eeldusel, et Air Berlin tegeleb kogu asjaomasel kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise perioodil (edaspidi „kauplemisperiood“) lennutegevusega, mille suhtes kehtib kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise kohustus. Alates Air Berlini tegevuse lõpetamisest ei kohaldata talle aga enam direktiivis 2003/87 ette nähtud kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi „HKS“), mistõttu arvati tema õhusõiduki käitaja arvelduskonto vastavalt määruse nr 389/2013 artikli 10 lõikele 5 sellest süsteemist välja. Lisaks kaotas Air Berlini lennutegevusluba 1. veebruaril 2018 kehtivuse ning seega ei ole tal enam õhusõiduki käitaja staatust TEHG § 2 lõike 6 tähenduses.

36 Direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljanda lause kohta väidab põhikohtuasja vastustaja, et see lause on HKSiga vastuolus ning seetõttu ei saa seda arvesse võtta. Lisaks leiab ta, et põhikohtuasja kaebaja ei saa tugineda Air Berlini õiguspärasele ootusele, kuna see äriühing ei saanud mõistlikult eeldada, et ta saab lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid ka pärast oma tegevuse lõpetamist.

37 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tõdeb, et see, kas aastateks 2018–2020 eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine oli õiguspärane, sõltub suurel määral Air Berlini lennutegevuse lõpetamise õiguslikest tagajärgedest. Siinkohal küsib ta eelkõige, milline on direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljanda lause ulatus. Seda lauset kinnitava materiaalõigusliku sätte puudumisel peab Euroopa Kohus selgitama küsimust, kas lennunduse lubatud heitkoguse ühikud peavad tegevuse lõpetamise korral säilima või tuleb need kehtetuks tunnistada.

38 Samuti tuleb tõlgendada mõistet lennutegevuse „jätkamine“ teise õhusõiduki käitaja poolt direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 tähenduses ja täpsustada, kas lennunduse lubatud heitkoguse ühikute säilimine sõltub sellisest tegevuse jätkamisest.

39 Kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et lennunduse lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine lennutegevuse lõpetamise korral on liidu õigusega vastuolus, tuleb veel analüüsida esiteks määruse nr 389/2013 artiklite 10, 29, 55 ja 56 kehtivust, kuna nende sätetega nähakse lennutegevuse lõpetamise korral ette õhusõiduki käitaja arvelduskonto väljaarvamine või sulgemine, ning teiseks teha kindlaks, kas asjaomane kauplemisperiood lõppes õhusõiduki käitajate jaoks 31. detsembril 2020 või lõpeb see direktiivi 2003/87 artikleid 28a ja 28b silmas pidades alles 31. detsembril 2023. Kui Euroopa Kohus peaks leidma, et see periood lõppes 31. detsembril 2020, tuleb veel täpsustada, kas pärast seda kuupäeva tehtud kohtuotsuse täitmiseks võib selle perioodiga seotud lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid väljastada veel pärast 31. detsembrit 2020.

40 Neil asjaoludel otsustas Verwaltungsgericht Berlin (Berliini halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 2003/87 ja direktiivi 2008/101 tuleb – arvestades direktiivi 2008/101 põhjendust 20 – tõlgendada nii, et need ei luba tunnistada kehtetuks otsust, millega on ette nähtud õhusõiduki käitajale lubatud heitkoguse ühikute lennutegevuse tarbeks tasuta eraldamine aastateks 2018–2020, kui aastateks 2013–2020 ette nähtud lubatud heitkoguse ühikud on juba eraldatud ja õhusõiduki käitaja on lennutegevuse 2017. aastal maksejõuetuse tõttu lõpetanud?

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

2. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

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

3. Kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt:

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

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

kas direktiivi 2003/87 artikli 3c lõiget 3a, artikli 28a lõikeid 1 ja 2 ning artikli 28b lõiget 2 […] tuleb tõlgendada nii, et õhusõidukite käitajate kolmas kauplemisperiood ei lõpe mitte 2020. aasta lõpus, vaid alles 2023. aastal?

5. Kui neljandale küsimusele vastatakse eitavalt:

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

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene ja kolmas küsimus

41 Esimese ja kolmanda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, palutakse selgitada, kuidas tuleb lubatud heitkoguse ühikute eraldamise korda kohaldada juhul, kui asjaomane õhusõiduki käitaja lõpetab oma lennutegevuse.

42 See kord on kirjas direktiivi 2003/87 II peatüki „Lennundus“ artiklites 3e ja 3f, mis lisati sellesse direktiivi direktiiviga 2008/101.

43 Seega tuleb asuda seisukohale, et esimese ja kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2003/87 artikleid 3e ja 3f tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvu tuleb juhul, kui asjaomane käitaja lõpetab kõnealusel kauplemisperioodil lennutegevuse, vähendada proportsionaalselt perioodi selle osaga, mille jooksul lennutegevust enam ei teostata.

44 Siinkohal tuleb kõigepealt märkida, et direktiivi 2003/87 artikli 3e lõigete 1–3 kohaselt on igal õhusõiduki käitajal võimalik taotleda lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist ning selline taotlus tuleb esitada vähemalt 21 kuud enne uue kauplemisperioodi algust. Liikmesriigid peavad esitama vähemalt 18 kuud enne kauplemisperioodi algust komisjonile saadud taotlused, kes võtab vähemalt 15 kuud enne kõnealuse perioodi algust vastu otsuse, milles on muu hulgas märgitud olemasolevate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arv ja nende eraldamiseks kasutatav võrdlusalus.

45 Direktiivi artikli 3e lõikes 4 on sätestatud, et kolme kuu jooksul pärast komisjoni otsuse vastuvõtmist arvutab iga liikmesriik välja ja avaldab esiteks igale asjaomasele õhusõiduki käitajale asjaomaseks ajavahemikuks eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse ja teiseks „igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud, mis määratakse kindlaks, jagades kogu ajavahemikuks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust“.

46 Direktiivi 2003/87 artikli 3e lõikest 4 tuleneb niisiis, et kindlaks kauplemisperioodiks õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus arvutatakse *ex ante* ja sel puhul määratakse kindlaks ka igal aastal eraldatav lubatud heitkoguse ühikute arv, jagades nimetatud üldkoguse sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil käitaja tegeleb direktiivi I lisas nimetatud lennutegevusega, sest vaid nende tegevuste suhtes kohaldatakse HKSi.

47 Järgmisena on direktiivi artikli 3e lõikes 5 täpsustatud, et sellel ajavahemikul antakse iga aasta 28. veebruariks asjaomasele „õhusõiduki käitajale“ välja asjaomasel aastal eraldatav lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arv.

48 Nendest asjaoludest tuleneb, et lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kord eeldab, et nende saaja teostab direktiivi 2003/87 I lisas nimetatud lennutegevust ja et need ühikud väljastatakse osade kaupa igal aastal tingimusel, et nende saaja on ka lubatud heitkoguse ühikute tegeliku üleandmise hetkel „õhusõiduki käitaja“, kusjuures see mõiste on määratletud direktiivi artikli 3 punktis o kui „isik, kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab I lisas nimetatud lennutegevust“.

49 Arvestades neid lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise tingimusi ja eelkõige seost, mille liidu seadusandja on sõnaselgelt loonud ühelt poolt lubatud heitkoguse ühikute eraldamise ja väljaandmise ning teiselt poolt HKSile allutatud lennutegevuse sooritamise vahel, tuleb asuda seisukohale, et sellise tegevuse toimumine kogu asjaomase kauplemisperioodi jooksul ei kujuta endast lihtsalt eeldust, mille põhjal arvutatakse tasuta lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid *ex ante*, vaid see tegevus on iga-aastaste ühikute tegeliku eraldamise sisuline eeltingimus.

50 Kui õhusõiduki käitaja lõpetab kauplemisperioodi jooksul oma tegevuse ja kaotab seeläbi õhusõiduki käitaja staatuse direktiivi 2003/87 tähenduses, mistõttu ta jääb ilma lennunduse lubatud heitkoguse ühikutest, mis olid talle eraldatud aastateks, mil lennutegevust ei toimunud, siis ei saa endise käitaja pankrotihaldur tulemuslikult tugineda õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumisele.

51 Siinkohal tuleb silmas pidada, et sellele põhimõttele on õigus tugineda igaühel, kellele haldusasutus on konkreetseid kinnitusi andes tekitanud põhjendatud ootusi (15. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA, C-846/19, EU:C:2021:277, punkt 90 ja seal viidatud kohtupraktika). Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 81 märkis, ei ole Euroopa Kohtu käsutuses olevas toimikus aga ühtegi viidet sellele, et Air Berlinile või pärast tema maksejõuetuks muutumist põhikohtuasja kaebajale oleks kauplemisperioodi mingil hetkel konkreetselt kinnitatud, et lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid antakse välja kuni kauplemisperioodi lõpuni. Nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktides 48 ja 49, ei saa lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist kauplemisperioodiks kuidagi mõista nii, et see tagab igal juhul nende ühikute väljaandmise kuni selle perioodi lõpuni.

52 Seda järeldust ei lükka ümber ka direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljas lause.

53 Nimetatud direktiiviga lisas liidu seadusandja lennutegevuse heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ning selle õigusakti preambulis on lause, mille kohaselt „[t]egevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata [lubatud heitkoguse ühikute] eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta [lubatud heitkoguse ühikud] juba eraldatud“, mis eraldi võetuna annab küll alust arvata, et liidu seadusandja soovis, et kauplemisperioodiks eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute iga-aastased osad antakse välja kuni kauplemisperioodi lõpuni ja seda isegi siis, kui lennutegevus on lõpetatud.

54 Ilma et Euroopa Kohtul oleks vaja analüüsida asjaolusid, mis tingisid nimetatud lause sattumise direktiivi 2008/101 preambulisse, tuleb siiski tõdeda, et sellele preambulile räägivad vastu direktiivi 2003/87 artikli 3e lõiked 4 ja 5, mille sõnastus ise rõhutab hädavajalikku seost ühelt poolt lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise ja väljaandmise ning teiselt poolt selle direktiivi I lisas nimetatud lennutegevuste tegeliku teostamise vahel.

55 Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei ole liidu õigusakti preambulil siduvat õigusjõudu ja sellele ei saa tugineda ei asjaomase akti sätetest kõrvalekaldumiseks ega nende sätete selliseks tõlgendamiseks, mis on nende sõnastusega ilmselgelt vastuolus (vt eelkõige 19. juuni 2014. aasta kohtuotsus Karen Millen Fashions, C-345/13, EU:C:2014:2013, punkt 31, ja 25. novembri 2020. aasta kohtuotsus Istituto nazionale della previdenza sociale (pikaajaliste elanike perehüvitised), C-303/19, EU:C:2020:958, punkt 26), mistõttu endise käitaja pankrotihaldur ei saa tugineda direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandale lausele ja nõuda, et likvideerimisel oleva äriühingu vara hulka kantakse lennunduse lubatud heitkoguse ühikud aastate eest, mil lennutegevust ei toimunud.

56 Tuleb lisada, et endise käitaja pankrotihaldurile lennunduse lubatud heitkoguse ühikute väljastamine nende aastate eest, mil direktiivi 2003/87 I lisas nimetatud lennutegevust ei toimunud, ei oleks vastuolus mitte ainult selle direktiivi artikli 3e sõnastusega, vaid ka HKSi eesmärgi ja üldise ülesehitusega.

57 Sellega seoses tuleb meenutada, et direktiiviga 2003/87 loodud HKSi lõppeesmärk on keskkonnakaitse ning see põhineb majanduslikul loogikal, mis innustab iga süsteemiosalist tekitama talle esialgu eraldatud lubatud heitkoguse ühikutest madalamat kasvuhoonegaaside heitkogust, et ülejäägi saaks võõrandada teisele osalisele, kelle heitkogus ületab lubatud heitkoguse ühikuid (3. detsembri 2020. aasta kohtuotsus Ingredion Germany, C-320/19, EU:C:2020:983, punktid 38 ja 39 ning seal viidatud kohtupraktika). Direktiiviga 2008/101 tehtud muudatuste tagajärjel laienes HKSi eesmärk ja loogika ka lennutranspordile (vt selle kohta 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punktid 138–140).

58 Direktiivi 2003/87 üldine ülesehitus põhineb seega rangel arvepidamisel kasvuhoonegaaside väljastatud, omatud, ülekantud ja kehtetuks tunnistatud lubatud heitkoguse ühikute üle (8. märtsi 2017. aasta kohtuotsus ArcelorMittal Rodange ja Schifflange, C-321/15, EU:C:2017:179, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika). Sellega seoses on direktiivi artikli 12 lõikes 2a muu hulgas nõutud, et iga õhusõiduki käitaja tagastab lubatud heitkoguse „ühikud, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas nimetatud lennutegevustest, mida on sooritanud õhusõiduki käitaja“.

59 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 95 märkis, ei oleks endise käitaja pankrotihaldurile lennunduse lubatud heitkoguse ühikute väljastamine aastate eest, mil käitaja ei ole enam lennutegevust teostanud, kooskõlas HKSi eesmärgi ega üldise ülesehitusega, ning see annaks üksnes ettenägematu eelise endise õhusõiduki käitaja võlausaldajatele.

60 Viimasena tuleb direktiivi 2003/87 artikli 3f kohta, mida eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimus samuti puudutab, märkida, et selle artikli lõikes 1 on ette nähtud, et lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks uue või täiendava lennutegevuse korral luuakse erireserv tingimusel, et need tegevused ei kujuta endast teise õhusõiduki käitaja poolt sooritatud tegevuse jätkamist.

61 Seega ilmneb, et see säte ei puuduta olukorda, kus õhusõiduki käitaja lõpetab oma tegevuse, vaid olukorda, kus käitaja teostab uut või täiendavat lennutegevust. Nimetatud sättes ette nähtud erireserv ei saa seega puudutada Air Berlini ega põhikohtuasja kaebajat.

62 Lisaks, isegi kui oletada, et Air Berlini lennutegevust jätkasid teised ettevõtjad, tuleneb juba nimetatud artikli 3f lõike 1 sõnastusest, et niisugune uus või täiendav tegevus, millega need ettevõtjad jätkasid lennutegevust, millega varem tegeles Air Berlin, on selle sätte kohaldamisalast välistatud.

63 Sellest järeldub, et direktiivi 2003/87 artikkel 3f ei ole esimesele ja kolmandale küsimusele vastamisel asjakohane.

64 Küsimuse kohta, kas ettevõtjatel, kes vastaval juhul Air Berlini lennutegevust jätkasid, on sõltumata selle direktiivi artiklist 3f õigus nõuda, et esialgu Air Berlinile eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikud, mis hiljem Air Berlini lennutegevuse lõpetamise tõttu kehtetuks tunnistati, kantaks üle nende õhusõiduki käitaja arvelduskontodele, tuleb märkida, et

eelotsusetaotluses ega Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades ei viita miski sellele, et põhikohtuasjas oleks niisugusele õigusele tuginetud. Järelikult ei saa sellise ülekandmise küsimust käesoleva eelotsusetaotluse raames analüüsida.

65 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele ja kolmandale küsimusele vastata, et direktiivi 2003/87 artiklit 3e tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvu tuleb juhul, kui asjaomane käitaja lõpetab kõnealusel kauplemisperioodil lennutegevuse, vähendada proportsionaalselt perioodi selle osaga, mille jooksul lennutegevust enam ei teostata.

Teine, neljas ja viies eelotsuse küsimus

66 Arvestades esimesele ja kolmandale küsimusele antud vastust, ei ole teist, neljandat ja viiendat küsimust vaja analüüsida.

Kohtukulud

67 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrusega (EL) 2017/2392), artiklit 3e tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvu tuleb juhul, kui asjaomane käitaja lõpetab kõnealusel kauplemisperioodil lennutegevuse, vähendada proportsionaalselt perioodi selle osaga, mille jooksul lennutegevust enam ei teostata.

Allkirjad