A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2022. január 20.*

[A 2022. március 2-i végzéssel kijavított szöveg]

„Előzetes döntéshozatal – Az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszere – 2003/87/EK irányelv – 3e. cikk – Légi közlekedési tevékenységek felvétele – 2008/101/EK irányelv – Kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetők számára történő ingyenes kiosztása – A légijármű-üzemeltető légi közlekedési tevékenységeinek beszüntetése fizetésképtelenség miatt – Az illetékes nemzeti hatóságnak a felszámolás alatt álló társaság számára kibocsátási egységek kiosztását megtagadó határozata”

A C-165/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Verwaltungsgericht Berlin (berlini közigazgatási bíróság, Németország) a Bírósághoz 2020. április 16-án érkezett, 2020. március 30-i határozatával terjesztett elő az

ET, az Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG felszámolója,

és

a **Bundesrepublik Deutschland**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, az ötödik tanács bírájaként eljárva, C. Lycourgos, a negyedik tanács elnöke (előadó), I. Jarukaitis és M. Ilešič bírák,

főtanácsnok: G. Hogan,

hivatalvezető: M. Krausenböck tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2021. június 10-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– ET, az Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG felszámolója képviseletében B. Schröder és H. Krüger Rechtsanwälte,

* Az eljárás nyelve: német.

– [A 2022. március 2-i végzéssel kijavítva] a Bundesrepublik Deutschland képviseletében A. Wendl-Damerius, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. Buchholz Rechtsanwalt,

– a német kormány képviseletében kezdetben J. Möller, P.-L. Krüger és S. Heimerl, később J. Möller és P.-L. Krüger, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében B. De Meester, C. Hermes és G. Wils, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. szeptember 23-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2017. december 13-i (EU) 2017/2392 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2017. L 350., 7. o.) módosított, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2003/87 irányelv) értelmezésére és a 2003/87 irányelv, valamint a 280/2004/EK és a 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat szerinti uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék létrehozásáról, továbbá a 920/2010/EU és az 1193/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. május 2-i 389/2013/EU bizottsági rendelet 10. cikke (5) bekezdésének, 29. cikkének, 55. cikke (1) bekezdése a) pontjának és (3) bekezdésének, valamint 56. cikkének érvényességére vonatkozik.

2 E kérelmet az ET, az Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (a továbbiakban: Air Berlin) felszámolója, valamint az Umweltbundesamt (szövetségi környezetvédelmi hivatal) által képviselt Bundesrepublik Deutschland (Németországi Szövetségi Köztársaság) között, az üvegházhatást okozó gázok korábban kiosztott kibocsátási egységeinek ingyenes kiosztásának megszüntetéséről szóló határozat tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2003/87 irányelv

3 A 2003/87 irányelv „Tárgy” című 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ez az irányelv az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságilag eredményes csökkentésének ösztönzése érdekében létrehozza […] az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei kereskedelmének rendszerét […].”

4 Ezen irányelv „Alkalmazási kör” című 2. cikke az (1) bekezdésében így rendelkezik:

„Ezen irányelvet az I. mellékletben felsorolt tevékenységekből származó kibocsátásokra és a II. mellékletben felsorolt üvegházhatású gázokra kell alkalmazni.”

5 Az említett irányelv „Fogalommeghatározás” című 3. cikke kimondja:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[…]

o) »légijármű-üzemeltető«: az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy, vagy ha ez a személy ismeretlen, vagy ha a légi jármű tulajdonosa által nem azonosított, a légi jármű tulajdonosa;

[…]”

6 Ugyanezen irányelvnek „A légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége” című 3c. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 2012. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra a légijármű üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi összes, légi közlekedésből származó kibocsátások éves átlaga 97%-ának felel meg.

(2) A […] 2013. január 1-jén kezdődő időszakra […] a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légi közlekedésből származó összes kibocsátás 95%-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

[…]

(3a) Az egységeknek az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokban található repülőterekre irányuló és az onnan kiinduló légi közlekedési tevékenységek céljára történő kiosztását 2023. december 31-ét követően a 28b. cikkben említett felülvizsgálatnak kell alávetni.

[…]”

7 A 2003/87 irányelvnek „A légiközlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere” című 3d. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakban a kibocsátási egységek 15%-a árverésre kerül.

(2) 2013. január 1-jétől kezdődően az egységek 15%-a kerül árverésre. […]

[…]”

8 Ezen irányelvnek „Az egységek kiosztása és kiutalása a légijármű-üzemeltetőknek” című 3e. cikke értelmében:

„(1) Minden egyes légijármű-üzemeltető a 3c. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti térítésmentesen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását. Az adott légijármű-üzemeltető által az ellenőrzési évben teljesített, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó hitelesített tonnakilométer-adatokat tartalmazó kérelmet az igazgatásért felelős tagállamban az illetékes hatóságnak lehet benyújtani.

[…] A kérelmeket a vonatkozó időszak kezdetét megelőzően legalább 21 hónappal be kell nyújtani […]

(2) A kérelemmel érintett időszak kezdetét legalább tizennyolc hónappal megelőzően […] a tagállamok az (1) bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(3) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszak kezdetét legalább tizenöt hónappal megelőzően […] a Bizottság kiszámítja és elfogad egy határozatot, amely meghatározza a következőket

a) az említett időszakra a 3c. cikkel összhangban kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyisége;

b) az említett időszakban a 3d. cikkel összhangban árverésre bocsátandó kibocsátási egységek száma;

c) a 3f. cikk (1) bekezdésével összhangban az említett időszakra a légijármű-üzemeltetők részére rendelkezésre álló külön tartalékalapban levő kibocsátási egységek száma;

d) az említett időszakra térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek száma, amelyet úgy számolnak ki, hogy a kibocsátási egységek b) és c) pontokban említett számát kivonják a kibocsátási egységek a) pont szerint megállapított teljes mennyiségéből; és

e) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó légijármű-üzemeltetők részére a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásához alkalmazott referenciaérték.

[…]

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint elfogadott határozat napját követő három hónapon belül minden egyes, igazgatásért felelős tagállam kiszámítja és közzéteszi a következőket:

a) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó minden egyes légijármű-üzemeltető részére az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes száma, amelyet a kérelemben szereplő tonnakilométer-adatoknak a (3) bekezdés e) pontjában említett referenciaértékkel való szorzása útján számítanak ki; és

b) az egyes üzemeltetők számára az egyes években kiosztott kibocsátási egységek száma, amelyet úgy határoznak meg, hogy az a) pont szerint kiszámított időszakra kiosztott kibocsátási egységek teljes számát elosztják az időszakban eltelő olyan évek számával, amelyek során a légijármű-üzemeltető az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek bármelyikét folytatja.

(5) 2012. február 28-ig és minden egyes ezt követő év február 28-ig az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatósága minden egyes légijármű-üzemeltető számára kiutalja az adott légijármű-üzemeltető számára, az adott évre e cikk vagy a 3f. cikk értelmében kiosztott kibocsátási egységeket.”

9 Az említett irányelv „Külön tartalékalap egyes légijármű-üzemeltetők részére” című 3f. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszakban a kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségének 3%-át egy külön tartalékalapban elkülönítik az olyan légijármű-üzemeltetők számára, amelyek:

a) az I. melléklet szerinti légiközlekedési tevékenységet az azt követő ellenőrzési év után kezdik meg, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszakra vonatkozó tonnakilométer-adatokat benyújtották; vagy

b) tonnakilométer-adatai évente több mint 18%-kal nőnek egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között;

és amelyek a) pont szerinti tevékenysége vagy a b) pont szerinti további tevékenysége sem részben, sem egészben nem jelenti egy másik légijármű-üzemeltető által korábban végzett légiközlekedési tevékenység folytatását.

(2) Az (1) bekezdés értelmében jogosult légijármű-üzemeltetők az igazgatásukért felelős tagállam illetékes hatóságánál kérelmezhetik a térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek kiosztását a külön tartalékalapból. Valamennyi kérelmet a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kérelem tárgyát képező időszak harmadik évének június 30. napjáig kell benyújtani.

[…]”

10 Ugyanezen irányelvnek „Az egységek átruházása, visszaadása és törlése” című 12. cikke a (2a) bekezdésében az alábbiakat írja elő:

„Az igazgatásért felelős tagállamok biztosítják, hogy minden légijármű-üzemeltető minden év április 30-ig átadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből származik, a 15. cikknek megfelelően történő hitelesítés mellett. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdéssel összhangban átadott kibocsátási egységeket ezt követően töröljék.”

11 A 2003/87 irányelvnek „A [Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)] piaci alapú globális intézkedésének végrehajtását megelőzően alkalmazandó eltérések” című 28a. cikke értelmében:

„(1) A 12. cikk (2a) bekezdésétől, a 14. cikk (3) bekezdésétől és a 16. cikktől eltérve a tagállamok úgy tekintik, hogy az említett rendelkezésekben megállapított követelmények teljesülnek, és nem hoznak intézkedést a légijármű-üzemeltetők ellen az alábbiak vonatkozásában:

a) az EGT-n kívüli országokban található repülőterekre irányuló, illetve onnan kiinduló, a 2013. január 1. és 2023. december 31. közötti időszakban az egyes naptári években végrehajtott repülésekből származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében;

b) valamely, az [EUMSZ] 349. cikkének értelmében vett legkülső régióban található repülőtér és az EGT valamely más régiójában található repülőtér közötti, a 2013. január 1. és 2023. december 31. közötti időszakban az egyes naptári években végrehajtott repülésekből származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében.

[…]

(2) A 3e. és 3f. cikktől eltérve, az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt eltérések hatálya alá tartozó légijármű-üzemeltetők számára minden évben az átadási kötelezettség e pontokban előírt csökkentésével arányosan csökkentett mennyiségű ingyenes egységet kell kiosztani.

[…]

A 2017. január 1-jétől 2023. december 31-ig tartó időszakban folytatott tevékenység vonatkozásában a tagállamok 2018. szeptember 1-je előtt közzéteszik az egyes légijármű-üzemeltetőknek kiosztott légiközlekedési egységek számát.

[…]”

12 Ezen irányelvnek „A Bizottság által az ICAO piaci alapú globális intézkedésének végrehajtására vonatkozóan végzett jelentéstétel és felülvizsgálat” című 28b. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A Bizottság 2019. január 1-je előtt, azt követően pedig rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot az ICAO-n belül folytatott, a 2021-től kezdődően a kibocsátásokra alkalmazandó piaci alapú globális intézkedés végrehajtását célzó tárgyalások előrehaladásáról […].

[…]

(2) A vonatkozó eszközök ICAO általi elfogadásától számított tizenkét hónapon belül, és még azelőtt, hogy a piaci alapú globális intézkedés életbe lépne, a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megfontolja, hogy ezen irányelv felülvizsgálatának keretében hogyan lehet az említett eszközöket az uniós jogban végrehajtani. […]

[…]”

13 Az említett irányelvnek a „Tevékenységi kategóriák, amelyekre jelen irányelv vonatkozik” című I. melléklete tartalmazza a „Légi közlekedés” rovatot, amely bizonyos kivételekkel magában foglalja „a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérről induló vagy oda érkező járatok[at]”.

A 2008/101/EK irányelv

14 A 2003/87 irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 8., 3. o.) (20) preambulumbekezdése értelmében:

„A verseny torzulásának elkerülése érdekében összehangolt kiosztási módszert kell megállapítani a kiadandó kibocsátási egységek összmennyiségének meghatározására és a kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetők részére történő kiosztására. A kibocsátási egységek egy részét a Bizottság által kidolgozandó szabályok szerint árverésen osztják ki. A kibocsátási egységekből külön tartalékalapot kell elkülöníteni annak érdekében, hogy az új légijármű-üzemeltetőknek biztosítsák a piacra jutást, valamint segítséget nyújtsanak azon légijármű-üzemeltetőknek, amelyeknek hirtelen megnő a teljesített tonnakilométer-száma. A működésüket beszüntető légijármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.”

A 389/2013 rendelet

15 A 389/2013 rendeletnek „A számlák státusa” című 10. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A számlák státusa nyitott, zárolt, kizárt vagy lezárt lehet.

[…]

(5) Ha egy illetékes hatóság olyan értelmű értesítést küld, amely szerint a valamely légijármű-üzemeltető által végzett repülések a [2003/87] irányelv I. mellékletének megfelelően egy adott évben többé nem tartoznak az uniós rendszer hatálya alá, akkor a nemzeti tisztviselő a légijármű-üzemeltető előzetes értesítését követően a megfelelő légijármű-üzemeltetői számla státusát kizártra állítja és ebben az állapotban tartja mindaddig, amíg az illetékes hatóság olyan értelmű értesítést nem küld, hogy az adott légijármű-üzemeltető által végzett repülések ismét az európai rendszerhez tartoznak.

[…]”

16 E rendeletnek a „Légijármű-üzemeltetői számlák lezárása” című 29. cikke értelmében:

„A nemzeti tisztviselő légijármű-üzemeltetői számlát csak akkor zárhat le, ha az illetékes hatóság erre azért utasította, mert – a számlatulajdonos bejelentése nyomán vagy más információk alapján – tudomást szerzett arról, hogy a szóban forgó légijármű-üzemeltető másik légijármű-üzemeltetőbe beolvadt, vagy a [2003/87]. irányelv I. mellékletének hatálya alá tartozó valamennyi tevékenységét megszüntette.”

17 Az említett rendeletnek „A nemzeti légi közlekedési kiosztási tábla módosítása” című 55. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A nemzeti tisztviselő az EUTL-ben módosítja a nemzeti légi közlekedési kiosztási táblát, ha:

a) egy légijármű-üzemeltető beszüntette a [2003/87] irányelv I. mellékletének hatálya alá tartozó valamennyi tevékenységét;

[…]

(3) Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nemzeti légi közlekedési kiosztási tábla módosítása kielégíti a [2003/87] irányelv követelményeit […], akkor utasítja a központi tisztviselőt a […] nemzeti légi közlekedési kiosztási tábla megfelelő módosítására […]

[…]”

18 Ugyanezen rendeletnek a „Légi közlekedési kibocsátási egységek ingyenes kiosztása” című 56. cikke kimondja:

„(1) A nemzeti tisztviselő minden légijármű-üzemeltetőre és minden évre vonatkozóan jelzi a nemzeti légi közlekedési kiosztási táblában, hogy a légijármű-üzemeltető az adott évben részesül-e kiosztásban.

(2) A központi tisztviselő 2013. február 1-jétől kezdődően biztosítja, hogy az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék a vonatkozó kiosztási táblának megfelelően, […] a megfelelő számú légi közlekedési kibocsátási egységet az európai uniós légi közlekedési kiosztási számláról automatikusan átvezesse az érintett nyitott vagy zárolt légijármű-üzemeltetői számlára

[…]”

A német jog

19 A 2011. július 21-i Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelméről szóló törvény, BGBl. 2011. I., 1475. o.) alapügyre alkalmazandó változatának (a továbbiakban: TEHG) 2. §-a a (6) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„E törvény hatálya a légi közlekedési tevékenységek tekintetében a légi jármű üzemanyag-fogyasztásból származó valamennyi kibocsátására kiterjed. […] E törvényt kizárólag az alábbiak által végzett légi közlekedési tevékenységekre kell alkalmazni:

1. az érvényes német üzembentartási engedéllyel rendelkező légijármű-üzemeltetők […]; vagy

2. azok a légijármű-üzemeltetők, amelyek vonatkozásában igazgatásért felelős államként Németországot jelölték ki, […] és amelyek nem rendelkeznek az [EGT-ről] szóló megállapodásban részes más állam által kiadott érvényes üzembentartási engedéllyel.

[…]”

20 A TEHG „Kibocsátási egységek létesítmények üzemeltetői részére történő ingyenes kiosztása” című 9. §-a a (6) bekezdésében előírja:

„A kiosztásról szóló határozatot vissza kell vonni, ha azt az Európai Unió valamely jogi aktusa alapján visszamenőleges hatállyal módosítani kell. […]”

21 A TEHG „A kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetők számára ingyenesen történő általános kiosztása” című 11. §-a értelmében:

„(1) A légijármű-üzemeltető számára valamely kereskedési időszak vonatkozásában a referenciaévben elért […] szállítási teljesítmény és a 2003/87 irányelvvel […] összhangban kiszámított referenciaérték szorzatának megfelelő számú kibocsátási egységet kell ingyenesen kiosztani.

[…]

(6) A hatáskörrel rendelkező hatóság a referenciaértéknek a […] Bizottság általi közzétételét követő három hónapon belül a 2003/87 irányelv 3e. cikke (3) bekezdésének megfelelően ingyenesen kiosztja a kibocsátási egységeket. […]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

22 2011. december 12-i határozatával a Deutsche Emissionshandelsstelle (német kibocsátáskereskedelmi hatóság, a továbbiakban: DEHSt) a TEHG 11. §-a alapján összesen 28 759 739 üvegházhatást okozó gázkibocsátási egységet (a továbbiakban: légi közlekedési kibocsátási egység) osztott ki ingyenesen az Air Berlin részére, amelyből 3 360 363-ot 2012-re, 3 174 922-t pedig a 2013. január 1-jétől 2020. december 31-ig tartó időszakra osztottak ki.

23 2015. január 15-i határozatával a DEHSt visszavont 9 980 071 légi közlekedési kibocsátási egységet, mivel egy uniós jogi aktussal ideiglenes mentességet vezetett be a 2013 és 2016 közötti időszakra egyes nemzetközi járatok tekintetében a kibocsátási egységek kereskedelmére vonatkozó kötelezettség alól. E visszavonás jogerőssé vált, és az Air Berlin részére a 2012 és 2020 közötti időszak egészére kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek száma így 18 779 668 egységre csökkent.

24 2017. augusztus 15-én az Air Berlin fizetésképtelenségi eljárás megindítása iránti kérelmet nyújtott be saját maga tekintetében. Ugyanezen a napon az Amtsgericht Charlottenburg (charlottenburgi helyi bíróság, Németország) megindította az ideiglenes fizetésképtelenségi eljárást, és az alapeljárás felperesét jelölte ki ideiglenes vagyonkezelőnek.

25 2017. október 28-án az Air Berlin hivatalosan is beszüntette a légi közlekedési tevékenységét.

26 2017. november 1-jei végzésével az Amtsgericht Charlottenburg (charlottenburgi helyi bíróság) megindította a fizetésképtelenségi főeljárást, és az alapeljárás felperesét jelölte ki vagyonkezelőnek. Ezt követően e bíróság 2018. január 16-i határozatával az Air Berlin kérelmére megszüntette a fizetésképtelenségi eljárást, és az alapeljárás felperesét jelölte ki felszámolónak.

27 Az alapeljárás felperesének címzett 2018. február 28-i határozatával a DEHSt részlegesen ismét visszavonta a légi közlekedési kibocsátási egységeket, és újraértékelést követően az Air Berlin részére és a 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra 12 159 960 egységben határozta meg a kiosztást.

28 A DEHSt e határozatát egyrészt a bizonyos nemzetközi járatokra vonatkozó kibocsátási egységek kereskedelmi kötelezettsége alóli mentességnek a 2017 és 2020 közötti évekre való kiterjesztésére, másrészt arra alapította, hogy 2017 vége előtt az Air Berlin beszüntette légi közlekedési tevékenységeit. Ez utóbbi körülményre tekintettel a DEHSt jelezte, hogy a 2018 és 2020 közötti

időszakra vonatkozóan nem kell légi közlekedési kibocsátási egységeket kiosztani. Ugyanezen okból úgy döntött, hogy az Air Berlin légijármű-üzemeltetői számlájának státusát a 389/2013 rendelet 10. cikkének (5) bekezdése értelmében „kizártra” állítja.

29 Az alapeljárás felperese panaszt nyújtott be e határozattal szemben, mivel az az Air Berlin tevékenységeinek beszüntetésén alapult. Különösen a bizalomvédelem elvére és a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondatára hivatkozott.

30 2018. június 19-i határozatával a DEHSt elutasította e panaszt. Álláspontja szerint az alapeljárás felperese a felperes nem hivatkozhat eredményesen a bizalomvédelem elvére, mivel a 389/2013 rendelet 10. cikkének (5) bekezdéséből az derül ki, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységek már nem oszthatók ki, ha a szóban forgó légijármű-üzemeltető már nem végez az üvegházhatású gázok kibocsátáskereskedelmének hatálya alá tartozó repüléseket. Nem kell figyelembe venni a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondatát, mivel e mondat tartalma nem tükröződik az uniós jog anyagi jogi rendelkezéseiben.

31 2018. július 23-án az alapeljárás felperese kereset indítása céljából költségmentességet kért. Az Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (berlin-brandenburgi közigazgatási felsőbíróság, Németország) 2019. december 16-i végzésével megadta e mentességet, mivel úgy ítélte meg, hogy a 2008/101 irányelvből az következhet, hogy a légi közlekedési tevékenység beszüntetése nem indokolja a légi közlekedési kibocsátási egységek visszavonását.

32 2020. január 2-án az alapeljárás felperese keresetet indított a Verwaltungsgericht Berlin (berlini közigazgatási bíróság, Németország) előtt a 2018. február 28-i határozattal szemben. Megjegyzi, hogy a TEHG nem rendelkezett a légi közlekedési tevékenység beszüntetése esetén a légi közlekedési kibocsátási egységek visszavonásának lehetőségéről. A 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondatából szerinte egyértelműen az következik, hogy az uniós jogalkotónak az volt a szándéka, hogy ilyen esetben a már kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységeket még ki lehessen adni.

33 Az alapeljárás felperese kifejti, hogy néhány hónappal a légi közlekedési tevékenységeinek beszüntetése előtt az Air Berlin eladta a 2017-es évre kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységeinek többségét. Ezt teljesen jogos bizalommal tette, mivel úgy vélte, hogy ki fogják adni a számára a 2018 és 2020 közötti időszakra kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységeket, és így a 2018-as év vonatkozásában teljesíteni tudja a 2017-ben üzemeltetett járataiból eredő kibocsátásokra vonatkozó kibocsátási egységek átadására vonatkozó kötelezettségeit.

34 A légijármű-üzemeltetőnek a számára kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek fenntartásához való joga nem függ semmilyen különleges feltételtől, és nem függ attól a kérdéstől sem, hogy ezen üzemeltető tevékenységeinek beszüntetését követően e tevékenységeket a 2003/87 irányelv 3f. cikkének (1) bekezdése értelmében vajon más gazdasági szereplők folytatják-e. Az alapeljárás felperese mindazonáltal pontosítja, hogy az Air Berlin tevékenységeinek beszüntetését követően annak résidőit *(slots)* más légitársaságoknak értékesítették.

35 Az alapeljárás alperese szerint az eredeti kiosztási határozat azon a vélelmen alapult, hogy az Air Berlin az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek szóban forgó kereskedési időszakának egésze során (a továbbiakban: kereskedési időszak) az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi kötelezettsége hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységeket fog gyakorolni. Márpedig tevékenységeinek beszüntetése óta az Air Berlin már

nem tartozik a 2003/87 irányelvben előírt, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei kereskedelmi rendszerének (a továbbiakban: ETS) hatálya alá, így a 389/2013 rendelet 10. cikke (5) bekezdésének megfelelően légijármű-üzemeltetői számláját kizárták e rendszerből. Egyébiránt a működési engedélyének 2018. február 1-jei lejártával az Air Berlin már nem rendelkezik a TEHG 2. §-ának (6) bekezdése értelmében vett légijármű-üzemeltetői jogállással sem.

36 A 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondatát illetően az alapeljárás alperese azzal érvel, hogy e mondat ellentmondásban van az ETS-sel, következésképpen nem vehető figyelembe. Úgy véli továbbá, hogy az alapeljárás felperese nem hivatkozhat az Air Berlin részéről fennálló jogos bizalomra, mivel e társaság észszerűen nem feltételezhette, hogy tevékenységének beszüntetését követően is megkapja majd a légi közlekedési kibocsátási egységeket.

37 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységek 2018 és 2020 közötti időszak tekintetében történő visszavonásának jogszerűsége nagymértékben függ a légi közlekedési tevékenységek Air Berlin általi beszüntetésének joghatásaitól. E tekintetben különösen a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdése negyedik mondatának alkalmazási köre felől érdeklődik. Az e mondatot megerősítő anyagi jogi rendelkezés hiányában a Bíróságnak tisztáznia kell azt a kérdést, hogy a tevékenységek beszüntetése esetén a légi közlekedési kibocsátási egységeket fenn kell-e tartani vagy azokat vissza kell-e vonni.

38 A légi közlekedési tevékenységeknek a 2003/87 irányelv 3f. cikkének (1) bekezdése értelmében vett más gazdasági szereplők általi „folytatása” fogalmát is értelmezni kell, és pontosítani kell, hogy a légi közlekedési egységek fenntartása e folytatástól függ-e.

39 Ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy az uniós joggal ellentétes a légi közlekedési kibocsátási egységeknek a légi közlekedési tevékenységek beszüntetése esetén történő visszavonása, akkor még meg kellene vizsgálni egyrészt a 389/2013 rendelet 10., 29., 55. és 56. cikkének érvényességét, mivel e rendelkezések e tevékenységek beszüntetése esetén a légijármű-üzemeltetői számlájának kizárását vagy lezárását írják elő, másrészt pedig azt, hogy a szóban forgó kereskedési időszak a légijármű-üzemeltetők esetében vajon 2020. december 31-én, vagy pedig a 2003/87 irányelv 28a. és 28b. cikkére tekintettel csak 2023. december 31-én zárul le. Ez utóbbi tekintetben, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy ez az időszak 2020. december 31-én lezárult, pontosítani kellene még, hogy az említett időszakra vonatkozó légi közlekedési kibocsátási egységek 2020. december 31-ét követően is kiadhatók-e, valamely, ezen időpontot követően hozott bírósági határozat végrehajtásaként.

40 Ilyen körülmények között a Verwaltungsgericht Berlin (berlini közigazgatási bíróság, Németország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A [2008/101] irányelv (20) preambulumbekezdésének figyelembevételével úgy kell-e értelmezni a [2003/87] irányelvet és a [2008/101] irányelvet, hogy azokkal ellentétes a légi közlekedési kibocsátási egységek valamely légijármű-üzemeltető részére a 2018-tól 2020-ig terjedő időszakra történő ingyenes kiosztásának megsemmisítése, ha a 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra vonatkozó kiosztás megtörtént, és a légijármű-üzemeltető a légi közlekedési tevékenységét 2017-ben fizetésképtelenség miatt megszüntette?

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

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

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

3) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

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

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

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

5) A negyedik kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

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

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a harmadik kérdésről

41 Az első és a harmadik kérdés, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, arra vonatkozik, hogy miként kell alkalmazni a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztási rendszerét abban az esetben, ha az érintett légijármű-üzemeltető beszünteti a légi közlekedési tevékenységeit.

42 E rendszert a 2003/87 irányelv 3e. és 3f. cikke tartalmazza, amelyek az irányelv „Légi közlekedés” című II. fejezetének hatálya alá tartoznak, és amelyeket a 2008/101 irányelv illesztett be ezen irányelvbe.

43 Ennélfogva úgy kell tekinteni, hogy első és harmadik kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2003/87 irányelv 3e. és 3f. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy a légijármű-üzemeltetőnek kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát ezen üzemeltető légi közlekedési tevékenységének a szóban forgó kereskedési időszak során történő beszüntetése esetén ezen időszak azon részével arányosan kell csökkenteni, amelynek során e tevékenységeket már nem folytatják.

44 E tekintetben mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a 2003/87 irányelv 3e. cikkének (1)–(3) bekezdése minden légijármű-üzemeltető számára lehetővé teszi, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását kérje, és az ilyen kérelmet legalább 21 hónappal az új kereskedési időszak kezdete előtt be kell nyújtani. A tagállamok feladata, hogy legalább tizennyolc hónappal ezen időszak kezdete előtt benyújtsák a Bizottsághoz a beérkezett kérelmeket, a Bizottság pedig legalább tizenöt hónappal az említett időszak kezdete előtt határozatot fogad el, amelyben feltünteti többek között a rendelkezésre álló légi közlekedési kibocsátási egységek számát és a kiosztásukhoz alkalmazandó referenciaértékeket.

45 Ezen irányelv 3e. cikkének (4) bekezdése kimondja, hogy az e határozat elfogadását követő három hónapon belül minden tagállam kiszámítja és közzéteszi egyrészt a szóban forgó időszakra vonatkozóan az egyes érintett légijármű-üzemeltetők számára kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét, másrészt „az egyes üzemeltetők számára az egyes években kiosztott kibocsátási egységek számát, amelyet úgy határoznak meg, hogy a [kérdéses] időszakra kiosztott kibocsátási egységek teljes számát elosztják az időszakban eltelő olyan évek számával, amelyek során a légijármű-üzemeltető az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek bármelyikét folytatja”.

46 A 2003/87 irányelv 3e. cikkének (4) bekezdéséből tehát az derül ki, hogy a légijármű-üzemeltetőnek kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek meghatározott kereskedési időszakra vonatkozó összmennyiségét előre számítják ki, és ennek alkalmával az évente kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát is meg kell határozni, ezen összmennyiségnek azon évek számával történő elosztásával, amelyekben ezen üzemeltető az ezen irányelv I. mellékletében említett légi közlekedési tevékenységeket végez, mivel csak e tevékenységek tartoznak az ETS hatálya alá.

47 Ezt követően az említett irányelv 3e. cikkének (5) bekezdése pontosítja, hogy az éves légi közlekedési kibocsátási egységeket az érintett „légijármű-üzemeltetőnek” az említett időszak minden egyes évének február 28-áig kell kiosztani.

48 E tényezőkből következik, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztásának rendszere azt feltételezi, hogy ezen kiosztás kedvezményezettje a 2003/87 irányelv I. mellékletében említett légi közlekedési tevékenységeket folytat, és hogy e kibocsátási egységeket éves felosztásban adják ki, feltéve hogy a kedvezményezett az említett kibocsátási egységek tényleges átadásának időpontjában is „légijármű-üzemeltetőnek” minősül, amely fogalmat ezen irányelv 3. cikkének o) pontjában úgy határozták meg, mint „az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy[t]”.

49 A légi közlekedési kibocsátási egységek odaítélési rendszerének e részletszabályaira, és különösen az uniós jogalkotó által az egyrészt az ezen egységek kiosztása és kiadása, másrészt pedig az ETS hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységek folytatása között kifejezetten felállított kapcsolatra tekintettel meg kell állapítani, hogy az ilyen tevékenységeknek a szóban forgó kereskedési időszak teljes időtartama alatt történő folytatása nem csupán egy vélelem, amelynek alapján ezen egységek előzetes kiszámítása történik, hanem ezen egységek éves felosztásának ezen időszak végéig történő tényleges kiadásának anyagi jogi feltétele.

50 Ennélfogva, ha a légijármű-üzemeltető valamely kereskedési időszak folyamán beszünteti a tevékenységeit, és így elveszíti a 2003/87 irányelv értelmében vett légijármű-üzemeltetői minőségét, aminek következtében őt megfosztják az azon évekre kiosztott légi közlekedési egységektől, amelyekben ilyen tevékenység folytatására nem kerül sor, e hajdani légijármű-üzemeltető felszámolója nem hivatkozhat eredményesen a bizalomvédelem elvének megsértésére.

51 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ezen elv minden olyan jogalanyra kiterjed, akiben valamely közigazgatási hatóság megalapozott várakozásokat keltett a részére tett konkrét ígéretek folytán (2021. április 15-i Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA ítélet, C-846/19, EU:C:2021:277, 90. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Márpedig, amint arra a főtanácsnok az indítványának 81. pontjában rámutatott, a Bíróság rendelkezésére álló iratokban semmi nem utal arra, hogy az Air Berlin vagy az alapeljárás felperese konkrét ígéreteket kapott volna, olyan értelemben, hogy a kereskedési időszak végéig ezen időszakban valamikor majd légi közlekedési kibocsátási egységeket osztanak ki számára, miután e társaság fizetésképtelenné vált. Különösen, amint az a jelen ítélet 48. és 49. pontjában kifejtésre került, a légi közlekedési kibocsátási egységek valamely kereskedési időszak tekintetében történő kiosztása nem értelmezhető úgy, hogy az minden körülmények között biztosítja e kibocsátási egységek ezen időszak végéig történő kiosztását.

52 E következtetést nem ingatja meg a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondata sem.

53 Kétségtelen, hogy ez a mondat, amely azon jogi aktus preambulumában szerepel, amellyel az uniós jogalkotó beépítette a légi közlekedési tevékenységeket az ETS-be, és amelynek értelmében „[a] működésüket beszüntető légijármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket", önmagában értelmezve arra enged következtetni, hogy az uniós jogalkotó szándéka arra irányult, hogy egy adott kereskedési időszakra kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek éves felosztása ezen időszak végéig fennmaradjon, még akkor is, ha közben a légi közlekedési tevékenységek beszüntetésére kerül sor.

54 Mindazonáltal, anélkül hogy a Bíróságnak meg kellene vizsgálnia azokat a körülményeket, amelyek ahhoz vezettek, hogy az említett mondat a 2008/101 irányelv preambulumában szerepel, meg kell állapítani, hogy e preambulumnak ellentmond a 2003/87 irányelv 3e. cikkének (4) és (5) bekezdése, amelyeknek a szövege kiemeli az egyrészt a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztása és kiadása, másrészt az ezen irányelv I. mellékletében említett légi közlekedési tevékenységek tényleges folytatása között fennálló, elengedhetetlen kapcsolatot.

55 Ennélfogva, a Bíróság azon állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően, amely szerint valamely uniós jogi aktus preambulumának nincs jogi kötőereje és nem lehet rá hivatkozni sem az érintett jogi aktus rendelkezéseitől való eltérés, sem ezen rendelkezéseknek a szövegükkel nyilvánvalóan

ellentétes értelmezése érdekében (lásd különösen: 2014. június 19-i Karen Millen Fashions ítélet, C-345/13, EU:C:2014:2013, 31. pont; 2020. november 25-i Istituto nazionale della previdenza sociale [A huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező személyeknek járó családi ellátások] ítélet, C-303/19, EU:C:2020:958, 26. pont), ki kell zárni annak a lehetőségét, hogy egy volt légijármű-üzemeltető felszámolója a 2008/101 irányelv (20) preambulumbekezdésének negyedik mondatára hivatkozhasson annak érdekében, hogy követelje a felszámolás alatt álló társaság aktíváinak javára azon évek tekintetében a légi közlekedési kibocsátási egységek kiutalását, amelyekben nem folytattak légi közlekedési tevékenységeket.

56 Hozzá kell tenni, hogy az azon évekre vonatkozó légi közlekedési kibocsátási egységeknek a volt légijármű-üzemeltető felszámolója részére történő kiadása, amelyek során semmiféle, a 2003/87 irányelv I. mellékletében említett légi közlekedési tevékenységet nem folytattak, nem csupán ezen irányelv 3e. cikkének szövegével, hanem az ETS céljával és általános logikájával is összeegyeztethetetlen lenne.

57 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2003/87 irányelv által meghatározott ETS végső célja a környezet védelme, és olyan gazdasági logikán alapul, amely valamennyi résztvevőt arra ösztönzi, hogy az üvegházhatást okozó gázok eredetileg kiosztott kibocsátási egységeinél alacsonyabb mennyiségű üvegházhatást okozó gázt bocsásson ki, annak érdekében, hogy a fennmaradó részt átengedje egy másik olyan résztvevőnek, akinek a kibocsátása meghaladta a kiosztott kibocsátási egységeket (2020. december 3-i Ingredion Germany ítélet, C-320/19, EU:C:2020:983, 38. és 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A 2008/101 irányelv által bevezetett módosítások eredményeként az ETS célját és logikáját a légi közlekedési ágazatra is kiterjesztették (lásd ebben az értelemben: 2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 138–140. pont).

58 A 2003/87 irányelv általános rendszere tehát az üvegházhatást okozó gázok kiadott, birtokolt, átadott és törölt kibocsátási egységeinek szigorú nyilvántartásán alapul (2017. március 8-i ArcelorMittal Rodange és Schifflange ítélet, C-321/15, EU:C:2017:179, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). E tekintetben ezen irányelv, a 12. cikkének (2a) bekezdésében, többek között azt írja elő, hogy minden légijármű-üzemeltető minden évben átad „annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből származik […]”.

59 Amint azt a főtanácsnok indítványának 95. pontjában megjegyezte, légi közlekedési kibocsátási egységek kiutalása egy volt légijármű-üzemeltető felszámolója részére azon évekre vonatkozóan, amelyekben ezen üzemeltető már nem folytatott légi közlekedési tevékenységet, ellentétes lenne az ETS ezen céljával és ezen általános rendszerével, és csupán e volt légijármű-üzemeltető hitelezői számára teremtene nem várt előnyt.

60 Végül, mivel a kérdést előterjesztő bíróság kérdése a 2003/87 irányelv 3f. cikkére is vonatkozik, meg kell állapítani, hogy e cikk az (1) bekezdésében külön tartalékalap létrehozását írja elő a légi közlekedési kibocsátási egységeknek új vagy további légi közlekedési tevékenységek folytatása esetén történő kiosztása céljából, azzal a feltétellel, hogy e tevékenységek nem a korábban valamely másik légijármű-üzemeltető által folytatott légi közlekedési tevékenység folytatásának keretébe illeszkednek.

61 Úgy tűnik tehát, hogy e rendelkezés nem arra az esetre vonatkozik, amikor a légijármű-üzemeltető beszünteti tevékenységét, hanem arra, amikor az ilyen üzemeltető új vagy további légi közlekedési tevékenységeket folytat. Az említett rendelkezésben előírt külön tartalékalap tehát nem érinti sem az Air Berlint, sem az alapeljárás felperesét.

62 Ezenkívül, még ha feltételezzük is, hogy az Air Berlin légi közlekedési tevékenységeit más üzemeltetők folytatták volna, az említett 3f. cikk (1) bekezdésének szövegéből az következik, hogy az ezen üzemeltetők által az Air Berlin által korábban folytatott légi közlekedési tevékenységek folytatása keretében végzett ilyen új vagy további tevékenységek nem tartoznak e rendelkezés hatálya alá.

63 Ebből következik, hogy a 2003/87 irányelv 3f. cikke nem releváns az első és a harmadik kérdés megválaszolása szempontjából.

64 Ami azt a kérdést illeti, hogy azok az üzemeltetők, akik adott esetben az Air Berlin légi tevékenységeit folytatták, ezen irányelv 3f. cikkétől függetlenül hivatkozhatnak-e az eredetileg az Air Berlin részére kiosztott, majd az utóbbitól e tevékenységeinek beszüntetése miatt visszavont kibocsátási egységeknek az ő légijármű-üzemeltetői számlájukra való átutalására vonatkozó jogukra, meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban, illetve a Bírósághoz benyújtott észrevételekben semmi nem utal arra, hogy az alapeljárásban ilyen jogra hivatkoztak volna. Az ilyen átruházás kérdése következésképpen nem vizsgálható a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem keretében.

65 A fenti megfontolások egészére tekintettel az első és a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2003/87 irányelv 3e. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a valamely légijármű-üzemeltetőnek kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát ezen üzemeltető légi közlekedési tevékenységeinek a szóban forgó kereskedési időszak során történő beszüntetése esetén ezen időszak azon részével arányosan kell csökkenteni, amelynek során e tevékenységeket már nem folytatják.

A második, a negyedik és az ötödik kérdésről

66 Az első és a harmadik kérdésre adott válaszra tekintettel a második, a negyedik és az ötödik kérdést nem szükséges megvizsgálni.

A költségekről

67 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

A 2017. december 13-i (EU) 2017/2392 európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3e. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a valamely légijármű-üzemeltetőnek kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát

ezen üzemeltető légi közlekedési tevékenységeinek a szóban forgó kereskedési időszak során történő beszüntetése esetén ezen időszak azon részével arányosan kell csökkenteni, amelynek során e tevékenységeket már nem folytatják.

Aláírások