TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2022. gada 20. janvārī*

[Teksts labots ar 2022. gada 2. marta rīkojumu]

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma – Direktīva 2003/87/EK – 3.e pants – Aviācijas darbību iekļaušana – Direktīva 2008/101/EK – Bezmaksas kvotu sadale un piešķiršana gaisakuģu operatoriem – Šāda operatora darbības pārtraukšana maksātnespējas dēļ – Kompetentās valsts iestādes lēmums par atteikumu piešķirt kvotas likvidācijas procesā esošas sabiedrības maksātnespējas administratoram

Lietā C-165/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlīnes Administratīvā tiesa, Vācija) iesniedza ar 2020. gada 30. marta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 16. aprīlī, tiesvedībā

ET kā *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* maksātnespējas administrators

pret

Bundesrepublik Deutschland,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda piektās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši – ceturtās palātas priekšsēdētājs K. Likurgs [*C. Lycourgos*] (referents), I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*] un M. Ilešičs [*M. Ilešič*],

ģenerāladvokāts: Dž. Hogans [*G. Hogan*],

sekretāre: M. Krauzenbeka [*M. Krausenböck*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2021. gada 10. jūnija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– ET kā *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* maksātnespējas administratora vārdā – *B. Schröder* un *H. Krüger*, *Rechtsanwälte*,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– [ar labojumu, kas izdarīts ar 2022. gada 2. marta rīkojumu] *Bundesrepublik Deutschland* vārdā – *A. Wendl-Damerius*, pārstāvis, kam palīdz *G. Buchholz*, *Rechtsanwalt*,

– Vācijas valdības vārdā – sākotnēji *J. Möller* un *P.-L. Krüger*, kā arī *S. Heimerl*, vēlāk – *J. Möller* un *P.-L. Krüger*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *B. De Meester*, *C. Hermes* un *G. Wils*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 23. septembrī tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar ko nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV 2003, L 275, 32. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/2392 (2017. gada 13. decembris) (OV 2017, L 350, 7. lpp.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 2003/87"), kā arī par Komisijas Regulas (ES) Nr. 389/2013 (2013. gada 2. maijs), ar ko izveido Savienības reģistru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 280/2004/EK un Lēmumu Nr. 406/2009/EK un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 920/2010 un Regulu (ES) Nr. 1193/2011 (OV 2013, L 122, 1. lpp.), 10. panta 5. punkta, 29. panta, 55. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 3. punkta un 56. panta spēkā esamību.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp ET kā *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* (turpmāk tekstā – "*Air Berlin*") maksātnespējas administratoru un *Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvā Republika, ko pārstāv *Umweltbundesamt* (Federālais vides dienests), par lēmumu izbeigt iepriekš piešķirto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu bezmaksas piešķiršanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 2003/87

3 Atbilstoši Direktīvas 2003/87 1. panta "Priekšmets" pirmajai daļai:

"Ar šo direktīvu izveido sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai [..], lai veicinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju samazināšanos rentablā un ekonomiski efektīvā veidā."

4 Šīs direktīvas 2. panta "Darbības joma" 1. punktā ir paredzēts:

"Šī direktīva attiecas uz emisijām no I pielikumā minētajām darbībām un II pielikumā minētajām siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm."

5 Minētās direktīvas 3. pantā "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā direktīvā izmantotas šādas definīcijas:

[..]

o) "gaisakuģa operators" ir persona, kas ekspluatē gaisakuģi laikā, kad tas veic kādu I pielikumā uzskaitītu aviācijas darbību, vai arī, ja šīs personas identitāte nav zināma vai gaisakuģa īpašnieks to nav uzrādījis, – gaisakuģa īpašnieks;

[..]."

6 Šīs pašas direktīvas 3.c pantā "Kopējais kvotu daudzums aviācijai" ir paredzēts:

"1. Laikposmam no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim kopējais gaisa kuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 97 % aviācijas vēsturisko emisiju.

2. Laikposmam [..] sākot no 2013. gada 1. janvāra un [..] katrā nākamajā laikposmā kopējais gaisakuģu operatoriem sadalāmo emisiju kvotu daudzums atbilst 95 % aviācijas vēsturisko emisiju, reizinot ar laikposma gadu skaitu.

[..]

3.a Jebkāda kvotu sadale saistībā ar aviācijas darbībām uz lidlaukiem, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas Ekonomikas zonas ("EEZ"), un no tiem pēc 2023. gada 31. decembra tiek pārskatīta, kā minēts 28.b pantā.

[..]"

7 Direktīvas 2003/87 3.d pantā "Kvotu sadale aviācijai, izmantojot izsoles" ir noteikts:

"1. Šīs direktīvas 3.c panta 1. punktā minētajā laikposmā izsola 15 % kvotu.

2. No 2013. gada 1. janvāra izsola 15 % kvotu. [..]

[..]"

8 Saskaņā ar šīs direktīvas 3.e pantu "Kvotu sadale un piešķiršana gaisakuģu operatoriem":

"1. Katrā 3.c pantā minētajā laikposmā ikviens gaisakuģa operators var pieteikties uz to kvotu sadali, kuras sadala bez maksas. Pieteikties var, administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei darot zināmus pārbaudītus datus par I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību tonnkilometriem, kuras attiecīgais gaisakuģa operators veicis pārraudzības gadā. [..] Pieteikumu iesniedz vismaz 21 mēnesi pirms tā laikposma sākuma, uz ko tas attiecas [..].

2. Vismaz 18 mēnešus pirms tā laikposma sākuma, uz ko attiecas pieteikums [..], dalībvalstis Komisijai iesniedz saskaņā ar 1. punktu saņemtos pieteikumus.

3. Vismaz 15 mēnešus pirms katra 3.c panta 2. punktā minētā laikposma sākuma [..] Komisija aprēķina un pieņem lēmumu, kurā nosaka:

a) kopējo kvotu daudzumu, kas attiecīgā laikposmā ir sadalāms saskaņā ar 3.c pantu;

b) to kvotu skaitu, kas saskaņā ar 3.d pantu jāizsola attiecīgā laikposmā;

c) to kvotu skaitu, kas attiecīgā laikposmā saskaņā ar 3.f panta 1. punktu ir īpašajā rezervē gaisakuģu operatoriem;

d) to kvotu skaitu, kas attiecīgā laikposmā ir sadalāms bez maksas, no kopējā kvotu daudzuma, par ko pieņemts lēmums saskaņā ar a) apakšpunktu, atņemot b) un c) apakšpunktā minēto kvotu skaitu; un

e) līmeņatzīmi, kas jāizmanto, sadalot bezmaksas kvotas tādiem gaisakuģu operatoriem, kas iesnieguši Komisijai pieteikumus saskaņā ar 2. punktu.

[..]

4. Trijos mēnešos no dienas, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu saskaņā ar 3. punktu, katra administrējošā dalībvalsts aprēķina un publicē:

a) sadalīto kvotu kopskaitu par attiecīgo laikposmu katram gaisakuģa operatoram, kas saskaņā ar 2. punktu iesniedzis pieteikumu Komisijai – ko aprēķina, pieteikumā minēto tonnkilometru skaitu reizinot ar līmeņatzīmi, kas minēta 3. punkta e) apakšpunktā; un

b) katram gaisakuģa operatoram sadalīto kvotu skaitu par katru gadu – ko nosaka, viņam attiecīgā laikposmā sadalīto kvotu kopskaitu, kas aprēķināts saskaņā ar a) apakšpunktu, dalot ar gadu skaitu laikā, kad gaisakuģa operators ir veicis I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības.

5. Līdz 2012. gada 28. februārim un līdz katra nākamā gada 28. februārim administrējošās dalībvalsts kompetentā iestāde katram gaisakuģa operatoram piešķir kvotu skaitu, kas viņam attiecīgā gadā ir sadalītas saskaņā ar šo pantu vai 3.f pantu."

9 Minētās direktīvas 3.f pantā "Īpaša rezerve dažiem gaisa kuģu operatoriem" ir noteikts:

"1. Katrā no 3.c panta 2. punktā minētajiem laikposmiem 3 % no sadalāmo kvotu kopējā daudzuma atliek īpašā rezervē gaisakuģu operatoriem;

a) kuri sāk veikt I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības pēc pārraudzības gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu;

b) kuru tonnkilometru dati gadā palielinās vidēji vairāk nekā par 18 % laikposmā no pārraudzības gada, par ko ir iesniegti tonnkilometru dati saskaņā ar 3.e panta 1. punktu attiecībā uz 3.c panta 2. punktā minēto laikposmu, līdz šā laikposma otram kalendārajam gadam;

un kuru darbības saskaņā ar a) apakšpunktu vai papildu darbības saskaņā ar b) apakšpunktu pilnīgi vai daļēji neturpina cita gaisakuģa operatora iepriekš veiktas aviācijas darbības.

2. Gaisakuģa operators, kas atbilst 1. punkta prasībām, var pieteikties uz bezmaksas kvotu sadali no īpašās rezerves, iesniedzot pieteikumu administrējošās dalībvalsts kompetentajai iestādei. Pieteikumu iesniedz līdz 3.c panta 2. punktā paredzētā laikposma trešā gada 30. jūnijam, uz ko tas attiecas.

[..]"

10 Šīs pašas direktīvas 12. panta "Kvotu pārskaitīšana, nodošana un anulēšana" 2.a punktā ir paredzēts:

"Administrējošās dalībvalstis nodrošina, ka līdz katra gada 30. aprīlim katrs gaisakuģa operators nodod tādu kvotu skaitu, kas ir līdzvērtīgs emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārajā gadā no tām I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kurās viņš ir gaisakuģa operators [..]. Dalībvalstis nodrošina, ka kvotas, ko nodod saskaņā ar šo punktu, pēc tam anulē."

11 Saskaņā ar Direktīvas 2003/87 28.a pantu "Atkāpes, kas piemērojamas pirms *ICAO* [Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija] globālā tirgus pasākuma īstenošanas" ir noteikts:

"1. Atkāpjoties no 12. panta 2.a punkta [..], dalībvalstis uzskata, ka minētajos noteikumos paredzētās prasības ir izpildītas un neveic nekādas darbības pret gaisakuģu operatoriem:

a) attiecībā uz visām emisijām, kuras rodas lidojumos uz lidlaukiem, kas atrodas valstīs ārpus EEZ, un no tiem, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu;

b) attiecībā uz visām emisijām, kuras rodas lidojumos starp lidlauku, kas atrodas tālākajos reģionos [LESD] 349. panta nozīmē, un lidlauku, kas atrodas citā EEZ reģionā, katrā kalendārajā gadā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim, ievērojot 28.b pantā minēto pārskatīšanu.

[..]

2. Atkāpjoties no 3.e un 3.f panta, gaisakuģu operatoriem, kas izmanto šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās atkāpes, ik gadu piešķir bezmaksas kvotas, kuru daudzums ir samazināts proporcionāli samazinātajam nododamo kvotu daudzumam, kā paredzēts minētajos apakšpunktos.

[..]

Attiecībā uz darbību laikposmā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim – dalībvalstis pirms 2018. gada 1. septembra publicē informāciju par to, cik daudz kvotu aviācijas nozarē ir piešķirts katram gaisakuģa operatoram.

[..]"

12 Šīs direktīvas 28.b pantā "Komisijas ziņojums un pārskats par *ICAO* globālā tirgus pasākuma īstenošanu" ir paredzēts:

"1. Komisija pirms 2019. gada 1. janvāra un regulāri pēc tam ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu *ICAO* sarunās ar mērķi īstenot globālo tirgus pasākumu, kuru no 2021. gada paredzēts piemērot emisijām [..]

[..]

2. Divpadsmit mēnešos pēc tam, kad *ICAO* ir pieņēmusi attiecīgos instrumentus, un pirms globālā tirgus pasākuma ieviešanas praksē Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu, kurā tā apsver veidus, kā minētos instrumentus īstenot Savienības tiesību aktos, pārskatot šo direktīvu. [..]

[..]"

13 Minētās direktīvas I pielikumā "Darbību kategorijas, uz ko attiecas šī direktīva" ir ietverta pozīcija "Aviācija", kura, atskaitot dažus izņēmumus, attiecas uz "lidojum[iem] no lidlauka vai uz lidlauku, kas atrodas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums".

Direktīva 2008/101/EK

14 Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/101/EK (2008. gada 19. novembris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (OV 2009, L 8, 3. lpp.), 20. apsvērumam:

"Lai nepieļautu konkurences izkropļojumus, būtu jāparedz saskaņota kvotu sadalīšanas metode, lai noteiktu piešķiramo kvotu kopējo daudzumu un lai kvotas sadalītu gaisakuģu operatoriem. Daļu no kvotām sadalīs izsolēs atbilstīgi noteikumiem, ko paredzēts izstrādāt Komisijai. Būtu jāizveido īpaša kvotu rezerve, lai jauniem gaisakuģu operatoriem nodrošinātu piekļuvi tirgum un palīdzētu gaisakuģu operatoriem, kas strauji palielina veikto reisu tonnkilometru skaitu. Gaisakuģu operatoriem, kas pārtrauc darbību, turpina piešķirt kvotas līdz tā laikposma beigām, par kuru bezmaksas kvotas jau ir sadalītas."

Regula Nr. 389/2013

15 Regulas Nr. 389/2013, 10. pantā "Kontu statuss" ir noteikts:

"1. Kontiem ir viens no šādiem statusiem: atvērts, bloķēts, izslēgts vai slēgts.

[..]

5. Ja ir saņemts paziņojums no kompetentās iestādes, ka gaisa kuģu ekspluatanta veiktie lidojumi attiecīgajā gadā vairs nav iekļauti Savienības sistēmā saskaņā ar Direktīvas [2003/87] I pielikumu, centrālais administrators attiecīgajam gaisa kuģu ekspluatanta kontam piešķir statusu "izslēgts" pēc tam, kad attiecīgajam gaisa kuģu ekspluatantam ir sniegts iepriekšējs paziņojums, un līdz brīdim, kad no kompetentās iestādes tiek saņemts paziņojums, ka gaisa kuģu ekspluatanta lidojumi atkal ir iekļauti Savienības sistēmā.

[..]”

16 Saskaņā ar šīs regulas 29. pantu “Gaisa kuģu ekspluatanta kontu slēgšana”:

“Valsts administrators gaisa kuģu ekspluatanta kontus slēdz tikai tad, ja par to attiecīgu norādījumu ir devusi kompetentā iestāde, kurai konta turētājs iesniedzis paziņojumu vai kura no citiem pierādījumiem noskaidrojusi, ka gaisa kuģu ekspluatants ir apvienojies ar citu gaisa kuģu ekspluatantu vai ka gaisa kuģu ekspluatants ir pārtraucis visas Direktīvas [2003/87] I pielikumā paredzētās darbības.”

17 Minētās regulas 55. pantā “Izmaiņas valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulās” ir paredzēts:

“1. Valsts administrators veic izmaiņas [..] valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulā, ja:

a) gaisa kuģu ekspluatants ir pārtraucis visas savas darbības, uz kurām attiecas Direktīvas [2003/87] I pielikums;

[..].

3. Komisija dod norādījumu centrālajam administratoram veikt atbilstošas izmaiņas [..] valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulā, ja tā uzskata, ka labojums valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulā atbilst Direktīvai [2003/87] [..].

[..]”

18 Šīs pašas regulas 56. pantā “Aviācijas nozares kvotu bezmaksas sadale” ir noteikts:

“1. Valsts administrators attiecībā uz katru gaisa kuģu ekspluatantu un katru gadu norāda, vai gaisa kuģu ekspluatantam valsts aviācijas nozares kvotu sadales tabulā attiecīgajā gadā bez maksas jāiedala kvotas.

2. No 2013. gada 1. februāra centrālais administrators nodrošina, ka Savienības reģistrs aviācijas nozares kvotas automātiski pārskaita no ES aviācijas sadales konta atbilstīgi attiecīgajai kvotu sadales tabulai uz attiecīgo atvērto vai bloķēto operatora kontu [..].

[..]”

Vācijas tiesības

19 2011. gada 21. jūlija *Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz* (Likums par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecību; *BGBl.* 2011 I, 1475. lpp.), redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – “*TEHG*”), 2. panta “Piemērošanas joma” 6. punktā ir noteikts:

“Attiecībā uz aviācijas darbībām šo likumu piemēro visām gaisakuģa emisijām, kas radušās degvielas patēriņa rezultātā. [..] Šis likums attiecas tikai uz aviācijas darbībām, ko veic:

1. gaisakuģu operatori, kuriem ir derīga Vācijas darbības licence [..]; vai

2. gaisakuģu operatori, kuriem Vācija ir noteikta kā administrējošā dalībvalsts [..] un kuriem nav citas derīgas [EEZ] valsts izsniegtas darbības licences.

[..]"

20 *TEHG* 9. panta "Bezmaksas emisijas kvotu sadale iekārtu operatoriem" 6. punktā ir paredzēts:

"Sadales lēmumu atsauc, ja no Eiropas Savienības tiesību akta izriet, ka šis lēmums ir jāgroza ar atpakaļejošu spēku. [..]"

21 *TEHG* 11. pantā "Vispārējā emisijas kvotu bezmaksas sadale gaisakuģu operatoriem" ir noteikts:

"(1) Gaisakuģu operatoram iedala aviācijas bezmaksas kvotas attiecībā uz tirdzniecības laikposmu, kurš atbilst pārvadājumu nozares darbības rezultātam bāzes gadā [..] un līmeņatzīmei, ko aprēķina saskaņā ar Direktīv[u] 2003/87 [..].

[..]

(6) Kompetentā iestāde bez maksas sadala emisijas kvotas trīs mēnešu laikā no datuma, kad [Komisija] ir publicējusi līmeņatzīmi saskaņā ar Direktīvas 2003/87 3.e panta 3. punktu. [..]"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

22 Ar 2011. gada 12. decembra lēmumu *Deutsche Emissionshandelsstelle* (Vācijas Emisijas kvotu tirdzniecības iestāde, turpmāk tekstā – "*DEHSt*") saskaņā ar *TEHG* 11. pantu piešķīra *Air Berlin* kopumā 28 759 739 bezmaksas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotas (turpmāk tekstā – "aviācijas kvotas"), no kurām 3 360 363 tika piešķirtas 2012. gadam un 3 174 922 ik gadu attiecībā uz laikposmu no 2013. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. decembrim.

23 Ar 2015. gada 15. janvāra lēmumu *DEHSt* atsauca 9 980 071 aviācijas kvotas, jo ar Savienības tiesību aktu no 2013. līdz 2016. gadam tika ieviests pagaidu atbrīvojums no kvotu tirdzniecības pienākuma konkrētiem starptautiskiem lidojumiem. Šī atsaukšana kļuva galīga un *Air Berlin* piešķirto aviācijas kvotu skaits par 2012.–2020. gadu kopā tādējādi samazinājās līdz 18 779 668 vienībām.

24 2017. gada 15. augustā *Air Berlin* lūdza uzsākt maksātnespējas procedūru. Tajā pašā dienā *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa, Vācija) uzsāka pagaidu maksātnespējas procedūru bez mantas atsavināšanas un iecēla prasītāju pamatlietā par īpašuma pagaidu administratoru.

25 2017. gada 28. oktobrī *Air Berlin* oficiāli pārtrauca aviācijas darbības.

26 Ar 2017. gada 1. novembra rīkojumu *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa) sāka galveno maksātnespējas procedūru un iecēla prasītāju pamatlietā par īpašuma administratoru. Pēc tam ar 2018. gada 16. janvāra lēmumu šī tiesa pēc *Air Berlin* lūguma izbeidza maksātnespējas procedūru bez mantas atsavināšanas un iecēla prasītāju pamatlietā par maksātnespējas procesa administratoru.

27 Ar 2018. gada 28. februāra lēmumu, kas bija adresēts prasītājam pamatlietā, *DEHSt* no jauna daļēji atsauca aviācijas kvotas, pārskatot šo *Air Berlin* piešķirto kvotu skaitu par visiem gadiem no 2013. līdz 2020. gadam līdz 12 159 960 vienībām.

28 *DEHSt* pamatoja šo lēmumu, pirmkārt, ar atbrīvojuma no kvotu tirdzniecības pienākuma noteiktiem starptautiskiem lidojumiem attiecināšanu uz 2017.–2020. gadu un, otrkārt, ar to, ka pirms 2017. gada beigām *Air Berlin* aviācijas darbības bija pārtraukusi. Ņemot vērā šo pēdējo apstākli, *DEHSt* norādīja, ka 2018.–2020. gadam aviācijas kvotas neesot jāpiešķir. Šī paša iemesla dēļ tā nolēma piešķirt *Air Berlin* gaisakuģa operatora kontam statusu "izslēgts" Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punkta izpratnē.

29 Prasītājs pamatlietā iesniedza sūdzību par šo lēmumu, ciktāl tas bija balstīts uz *Air Berlin* darbības pārtraukšanu. Viņš it īpaši atsaucās uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principu un Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturto teikumu.

30 Ar 2018. gada 19. jūnija lēmumu *DEHSt* noraidīja šo sūdzību. Tā uzskata, ka prasītājs pamatlietā nevar lietderīgi atsaukties uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principu, jo no Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punkta izriet, ka aviācijas kvotas vairs nevar tikt piešķirtas, ja attiecīgais gaisakuģa operators vairs neveic lidojumus, uz kuriem attiecas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecība. Neesot jāņem vērā Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturtais teikums, jo šī teikuma saturs neesot atspoguļots Savienības tiesiskā regulējuma materiālajās tiesību normās.

31 2018. gada 23. jūlijā prasītājs pamatlietā lūdza juridisko palīdzību prasības celšanai. Ar 2019. gada 16. decembra rīkojumu *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* (Berlīnes-Brandenburgas federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) piešķīra šādu palīdzību, uzskatot, ka no Direktīvas 2008/101 varot izrietēt, ka aviācijas darbību pārtraukšana neattaisno aviācijas kvotu atsaukšanu.

32 2020. gada 2. janvārī prasītājs pamatlietā cēla prasību *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlīnes Administratīvā tiesa, Vācija) par 2018. gada 28. februāra lēmumu. Viņš norāda, ka *TEHG* nebija paredzēta iespēja atsaukt aviācijas kvotas aviācijas darbību pārtraukšanas gadījumā. No Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturtā teikuma nepārprotami izrietot, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies, lai šādā gadījumā sadalītās aviācijas kvotas vēl tiktu piešķirtas.

33 Prasītājs pamatlietā norāda, ka dažus mēnešus pirms šo aviācijas darbību pārtraukšanas *Air Berlin* pārdeva lielāko daļu aviācijas kvotu, kas tai bija piešķirtas 2017. gadam. Tā esot to darījusi, ar pilnīgu tiesisko paļāvību uzskatot, ka aviācijas kvotas, kas sadalītas par 2018.–2020. gadu, tai joprojām tiks piešķirtas un ka tādējādi par 2018. gadu tā spēj izpildīt savas saistības nodot kvotas attiecībā uz emisijām, kas izriet no tās 2017. gadā veiktajiem lidojumiem.

34 Gaisakuģa operatora tiesības saglabāt tam piešķirtās aviācijas kvotas neesot pakārtotas nekādiem īpašiem nosacījumiem un nav atkarīgas arī no tā, vai pēc šī operatora darbības pārtraukšanas tās turpina citi operatori Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punkta izpratnē. Prasītājs pamatlietā tomēr precizē, ka pēc *Air Berlin* darbības pārtraukšanas tās laika nišas (*slots*) tika pārdotas citām aviosabiedrībām.

35 Atbildētāja pamatlietā uzskata, ka sākotnējais sadales lēmums bija balstīts uz pieņēmumu, ka *Air Berlin* visā attiecīgajā siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības laikposmā (turpmāk tekstā – "tirdzniecības laikposms") veica aviācijas darbības, uz kurām attiecās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības pienākums. Kopš *Air Berlin* darbības pārtraukšanas uz to Direktīvā 2003/87 paredzētā siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (turpmāk tekstā – "ETS") vairs neattiecas un tādējādi

saskaņā ar Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punktu tās gaisakuģa operatora konts tika izslēgts no šīs sistēmas. Turklāt pēc darbības licences termiņa beigām 2018. gada 1. februārī *Air Berlin* vairs neesot gaisakuģa operatora statusa *TEHG* 2. panta 6. punkta izpratnē.

36 Saistībā ar Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturto teikumu atbildētāja pamatlietā norāda, ka šis teikums esot pretrunā ETS un līdz ar to nevarot tikt ņemts vērā. Turklāt tā uzskata, ka prasītājs pamatlietā nevar atsaukties uz *Air Berlin* tiesisko paļāvību, jo šī sabiedrība nevarēja saprātīgi pieņemt, ka tā pēc darbības pārtraukšanas turpinās saņemt aviācijas kvotas.

37 Iesniedzējtiesa konstatē, ka aviācijas kvotu atsaukšanas 2018.–2020. gadam tiesiskums lielā mērā ir atkarīgs no *Air Berlin* aviācijas darbību pārtraukšanas tiesiskajām sekām. Šajā ziņā tā tostarp vēlas noskaidrot Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturtā teikuma piemērojamību. Tā kā nav materiālas tiesību normas, kas apstiprinātu šo teikumu, Tiesai būtu jāizskaidro, vai aviācijas kvotas darbības pārtraukšanas gadījumā ir jāatstāj spēkā vai jāatsauc.

38 Būtu jāinterpretē arī "turpināšanas" jēdziens kontekstā ar aviācijas darbībām, ko [turpina] citi operatori Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punkta izpratnē un jāprecizē, vai aviācijas kvotu saglabāšana ir atkarīga no šādas turpināšanas.

39 Ja Tiesa nospriestu, ka Savienības tiesības nepieļauj aviācijas kvotu atsaukšanu gadījumā, kad tiek pārtrauktas aviācijas darbības, vēl, pirmkārt, būtu jāpārbauda Regulas Nr. 389/2013 10., 29., 55. un 56. panta spēkā esamība, ciktāl šīs tiesību normas šo darbību pārtraukšanas gadījumā paredz gaisakuģa operatora konta izslēgšanu vai slēgšanu, un, otrkārt, būtu jānosaka, vai attiecīgais tirdzniecības laikposms attiecībā uz gaisakuģu operatoriem ir beidzies 2020. gada 31. decembrī vai beigsies, ņemot vērā Direktīvas 2003/87 28.a un 28.b pantu, tikai 2023. gada 31. decembrī. Attiecībā uz pēdējo minēto, ja Tiesa uzskatītu, ka šis laikposms ir beidzies 2020. gada 31. decembrī, vēl būtu jāprecizē, vai aviācijas kvotas attiecībā uz minēto laikposmu joprojām var tikt piešķirtas pēc 2020. gada 31. decembra, izpildot tiesas nolēmumu, kas pieņemts pēc šī datuma.

40 Šajos apstākļos *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlīnes Administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Direktīva 2003/87 un Direktīva 2008/101, ņemot vērā Direktīvas 2008/101 20. apsvērumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj, ka tiek atcelta bezmaksas aviācijas nozares kvotu piešķiršana gaisakuģu operatoram attiecībā uz 2018.–2020. gadu, ja ir notikusi piešķiršana attiecībā uz 2013.–2020. gadu un 2017. gadā gaisakuģu operators ir pārtraucis aviācijas darbību maksātnespējas dēļ?

   Vai Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka kvotu sadales lēmuma atcelšana pēc aviācijas darbību pārtraukšanas maksātnespējas dēļ ir atkarīga no tā, vai aviācijas darbības turpina cits gaisakuģu operators? Vai Direktīvas 2003/87 3.f panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka aviācijas darbības turpinās, ja nolaišanās tiesības tā dēvētajās koordinētajās lidostās (*slots*) daļēji (attiecībā uz maksātnespējīgas aviosabiedrības tuvajām un vidēji tālajām operācijām) ir pārdotas trim citiem gaisakuģu operatoriem?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

vai Regulas Nr. 389/2013 10. panta 5. punkta, 29. panta, 55. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 3. punkta, kā arī 56. panta noteikumi ir saderīgi ar Direktīvu 2003/87 un Direktīvu 2008/101 un ir spēkā, ja tie nepieļauj, ka tiek piešķirtas sadalītas, bet vēl neizsniegtas aviācijas nozares bezmaksas kvotas gadījumā, ja gaisakuģu operators maksātnespējas dēļ pārtrauc darbību?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša:

vai Direktīva 2003/87 un Direktīva 2008/101 ir jāinterpretē tādējādi, ka lēmuma par aviācijas nozares kvotu bezmaksas sadali atcelšana atbilstoši Savienības tiesībām ir obligāta?

4) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un atbilde uz trešo jautājumu ir noliedzoša:

vai Direktīvas 2003/87 3.c panta 3.a punkts, 28.a panta 1. un 2. punkts un 28.b panta 2. punkts [..] ir jāinterpretē tādējādi, ka 3. tirdzniecības laikposms gaisakuģu operatoriem beidzas nevis 2020. gada beigās, bet tikai 2023. gadā?

5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir noliedzoša:

vai prasījumus par bezmaksas papildu [aviācijas] kvotām gaisakuģu operatoriem attiecībā uz 3. tirdzniecības laikposmu pēc 3. tirdzniecības laikposma beigām var apmierināt kopā ar 4. tirdzniecības laikposma emisijas kvotām, ja šādu kvotu piešķiršanas tiesību esamību tiesa atzīst tikai pēc 3. tirdzniecības laikposma beigām, vai arī vēl neapmierināti piešķiršanas prasījumi zaudē spēku 3. tirdzniecības laikposma beigās?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo un trešo prejudiciālo jautājumu

41 Pirmais un trešais jautājums, kas ir jāizskata kopā, attiecas uz to, kā aviācijas kvotu piešķiršanas sistēma ir jāpiemēro gadījumā, kad attiecīgais gaisakuģa operators aviācijas darbības pārtrauc.

42 Šī sistēma ir ietverta Direktīvas 2003/87 3.e un 3.f pantā, kuri ietilpst tās II nodaļā "Aviācija", kas šajā direktīvā ir iekļauta ar Direktīvu 2008/101.

43 Līdz ar to ir jāuzskata, ka ar pirmo un trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2003/87 3.e un 3.f pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa operatoram piešķirto aviācijas kvotu skaits gadījumā, ja šis operators attiecīgajā tirdzniecības laikposmā pārtrauc aviācijas darbības, ir jāsamazina proporcionāli tā laikposma daļai, kurā šīs darbības vairs netiek veiktas.

44 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka Direktīvas 2003/87 3.e panta 1.–3. punkts ļauj katram gaisakuģa operatoram lūgt aviācijas kvotu piešķiršanu un šāds pieteikums ir jāiesniedz vismaz divdesmit vienu mēnesi pirms jauna tirdzniecības laikposma sākuma. Dalībvalstīm vismaz 18 mēnešus pirms šī laikposma sākuma ir jāiesniedz saņemtie pieteikumi Komisijai, kas vismaz piecpadsmit mēnešus pirms minētā laikposma sākuma pieņem lēmumu, kurā tostarp norāda pieejamo aviācijas kvotu skaitu un līmeņatzīmi, kas jāizmanto to piešķiršanai.

45 Šīs direktīvas 3.e panta 4. punktā ir noteikts, ka trijos mēnešos no šī lēmuma pieņemšanas dienas katra dalībvalsts aprēķina un publicē, pirmkārt, sadalīto aviācijas kvotu kopskaitu par attiecīgo laikposmu katram gaisakuģa operatoram, un, otrkārt, "katram gaisakuģa operatoram sadalīto kvotu skaitu par katru gadu – ko nosaka, viņam attiecīgā laikposmā sadalīto kvotu kopskaitu [..] dalot ar gadu skaitu laikā, kad gaisakuģa operators ir veicis I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības".

46 Tādējādi no Direktīvas 2003/87 3.e panta 4. punkta izriet, ka kopējais daudzums aviācijas kvotu, kas ir piešķirtas gaisakuģa operatoram attiecībā uz noteiktu tirdzniecības laikposmu, tiek aprēķināts *ex ante* un ka šajā gadījumā tiek noteikts arī gadā sadalīto aviācijas kvotu skaits, dalot šo kopējo daudzumu ar gadu skaitu šajā laikposmā, kuros šis operators veic šīs direktīvas I pielikumā minētās aviācijas darbības, un vienīgi šīs darbības ir pakļautas ETS.

47 Turpinot, minētās direktīvas 3.e panta 5. punktā ir precizēts, ka šis ikgadējais aviācijas kvotu skaits attiecīgajam "gaisakuģa operatoram" minētajā laikposma tiek piešķirts ne vēlāk kā katra gada 28. februārī.

48 No šiem elementiem izriet, ka aviācijas kvotu piešķiršanas sistēma paredz, ka šo kvotu saņēmējam ir jāveic Direktīvas 2003/87 I pielikumā minētās aviācijas darbības un ka šīs kvotas tiek piešķirtas ikgadējās daļās, ar nosacījumu, ka saņēmējs arī šajā kvotu faktiskas nodošanas brīdī ir "gaisakuģa operators", un šīs direktīvas 3. panta o) punktā šis jēdziens ir definēts kā "persona, kas ekspluatē gaisakuģi laikā, kad tas veic kādu I pielikumā uzskaitītu aviācijas darbību".

49 Ņemot vērā šos aviācijas kvotu piešķiršanas sistēmas noteikumus un it īpaši saikni, ko Savienības likumdevējs skaidri noteicis starp šo kvotu sadali un piešķiršanu, no vienas puses, un aviācijas darbību veikšanu, uz kurām attiecas ETS, no otras puses, ir jāuzskata, ka šādu darbību veikšana visā attiecīgajā tirdzniecības laikposmā ir nevis vienkārša prezumpcija, pamatojoties uz kuru tiek veikts aviācijas kvotu aprēķins, bet arī materiāls nosacījums šo kvotu ikgadējo daļu faktiskai piešķiršanai līdz šī laikposma beigām.

50 Līdz ar to, ja gaisakuģa operators pārtrauc darbību tirdzniecības laikposmā un tādējādi zaudē gaisakuģa operatora statusu Direktīvas 2003/87 izpratnē un tam līdz ar to tiek atņemtas aviācijas kvotas, kas piešķirtas par gadiem, kuros šobrīd, kā izrādās, nav notikusi aviācijas darbība, šī bijušā gaisakuģa operatora maksātnespējas administrators nevar lietderīgi atsaukties uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu.

51 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka tiesības atsaukties uz šo principu ir ikvienam tiesību subjektam, kam kāda administratīva iestāde ir devusi pamatotas cerības ar konkrētiem tam dotiem solījumiem (spriedums, 2021. gada 15. aprīlis, *Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA*, C-846/19, EU:C:2021:277, 90. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 81. punktā, Tiesas rīcībā esošajos lietas materiālos nav nevienas norādes par to, ka konkrēti solījumi par aviācijas kvotu piešķiršanu līdz tirdzniecības laikposma beigām jebkurā šī laikposma brīdī būtu tikuši sniegti *Air Berlin* vai pēc tam, kad tā kļuvusi maksātnespējīga – prasītājam pamatlietā. It īpaši, kā tas ir izklāstīts šī sprieduma 48. un 49. punktā, aviācijas kvotu piešķiršana attiecībā uz tirdzniecības laikposmu nevar tikt uzskatīta par tādu, kas jebkuros apstākļos garantē šo kvotu piešķiršanu līdz šī laikposma beigām.

52 Šo secinājumu Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturtais teikums neatspēko.

53 Protams, lasot atsevišķi šo teikumu, kas ietverts akta preambulā, ar kuru Savienības likumdevējs ir iekļāvis aviācijas darbības ETS, un saskaņā ar kuru "gaisakuģu operatoriem, kas pārtrauc darbību, turpina piešķirt kvotas līdz tā laikposma beigām, par kuru bezmaksas kvotas jau ir sadalītas", liek domāt, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies, lai aviācijas kvotu ikgadējās daļas, kas sadalītas uz tirdzniecības laikposmu, tiktu piešķirtas līdz šī laikposma beigām pat tad, ja aviācijas darbības ir pārtrauktas.

54 Tomēr, nepastāvot nepieciešamībai Tiesai izvērtēt apstākļus, kuru dēļ minētais teikums ir ietverts Direktīvas 2008/101 preambulā, ir jākonstatē, ka šī preambula ir pretrunā Direktīvas 2003/87 3.e panta 4. un 5. punktam, kuru formulējumā ir uzsvērta nepieciešamā saikne starp aviācijas kvotu sadali un piešķiršanu, no vienas puses, un šīs direktīvas I pielikumā norādīto aviācijas darbību faktisku veikšanu, no otras puses.

55 Līdz ar to atbilstoši Tiesas judikatūrai, saskaņā ar kuru preambula nav juridiski saistoša un uz to nevar atsaukties, nedz lai atkāptos no pašiem attiecīgā akta noteikumiem, nedz arī – lai interpretētu tā noteikumus tādā veidā, kas acīmredzami būtu pretēji to formulējumam (skat. it īpaši spriedumus, 2014. gada 19. jūnijs, *Karen Millen Fashions*, C-345/13, EU:C:2014:2013, 31. punkts, un 2020. gada 25. novembris, *Istituto nazionale della previdenza sociale* (Pastāvīgo iedzīvotāju ģimenes pabalsti), C-303/19, EU:C:2020:958, 26. punkts), bijušā gaisakuģa operatora maksātnespējas administratoram ir jāliedz iespēja atsaukties uz Direktīvas 2008/101 20. apsvēruma ceturto teikumu, lai pieprasītu pārskaitīt aviācijas kvotas par tiem gadiem, kuros nav notikusi aviācijas darbība.

56 Jāpiebilst, ka aviācijas kvotu piešķiršana bijušā gaisakuģa operatora maksātnespējas administratoram par gadiem, kuros netiek veikta neviena Direktīvas 2003/87 I pielikumā minētā aviācijas darbība, būtu nesaderīga ne tikai ar šīs direktīvas 3.e panta formulējumu, bet arī ar ETS mērķi un vispārējo sistēmu.

57 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka ETS, kas izveidota ar Direktīvu 2003/87, galamērķis ir vides aizsardzība un tā ir balstīta uz ekonomisku loģiku, kas ikvienu tās dalībnieku mudina emitēt tādu siltumnīcas efektu izraisošas gāzes daudzumu, kurš ir mazāks nekā tam sākotnēji piešķirtās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotas, lai pārpalikumu nodotu citam dalībniekam, kas ir radījis lielāku emisiju daudzumu nekā tam piešķirtās kvotas (spriedums, 2020. gada 3. decembris, *Ingredion Germany*, C-320/19, EU:C:2020:983, 38. un 39. pants, kā arī tajos minētā judikatūra). Ar Direktīvu 2008/101 ieviesto grozījumu rezultātā šis ETS mērķis un loģika ir tikuši attiecināti arī uz aviācijas nozari (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 138.–140. punkts).

58 Tādējādi Direktīvas 2003/87 vispārējā sistēma balstās uz stingru piešķirto, esošo, pārskaitīto un anulēto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu uzskaiti (spriedums, 2017. gada 8. marts, *ArcelorMittal Rodange* un *Schifflange*, C-321/15, EU:C:2017:179, 24. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Šajā ziņā šīs direktīvas 12. panta 2.a punktā tostarp ir noteikts, ka katrs gaisakuģa operators katru gadu nodod "tādu kvotu skaitu, kas ir līdzvērtīgs emisiju kopapjomam iepriekšējā kalendārajā gadā no tām I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kurās viņš ir gaisakuģa operators [..]".

59 Kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 95. punktā, aviācijas kvotu piešķiršana bijušā gaisakuģa operatora maksātnespējas administratoram par gadiem, kad gaisakuģa operators vairs neveica aviācijas darbības, neatbilstu ne šim mērķim, ne šai ETS vispārējai sistēmai un tikai radītu negaidītas priekšrocības šī bijušā gaisakuģa operatora kreditoriem.

60 Visbeidzot, ciktāl iesniedzējtiesas jautājums attiecas arī uz Direktīvas 2003/87 3.f pantu, ir jānorāda, ka šī panta 1. punktā ir paredzēta īpašas rezerves izveide aviācijas kvotu piešķiršanai jaunu vai papildu aviācijas darbību veikšanas gadījumā ar nosacījumu, ka šīs darbības neturpina cita gaisakuģa operatora iepriekš veiktas aviācijas darbības.

61 Tādējādi izrādās, ka šī tiesību norma attiecas nevis uz gadījumu, kad gaisakuģa operators izbeidz savu darbību, bet gan uz gadījumu, kad šāds operators veic jaunas vai papildu aviācijas darbības. Līdz ar to minētajā tiesību normā paredzētā īpašā rezerve nevar attiekties ne uz *Air Berlin*, ne uz prasītāju pamatlietā.

62 Turklāt, pieņemot, ka *Air Berlin* aviācijas darbības būtu turpinājuši citi operatori, no minētā 3.f panta 1. punkta formulējuma izriet, ka šādas jaunas vai papildu darbības, ko šie operatori veiktu, turpinot *Air Berlin* iepriekš veiktās aviācijas darbības, būtu izslēgtas no šīs tiesību normas piemērošanas jomas.

63 No tā izriet, ka Direktīvas 2003/87 3.f pantam nav nozīmes, atbildot uz pirmo un trešo jautājumu.

64 Saistībā ar jautājumu par to, vai operatori, kas attiecīgā gadījumā ir turpinājuši *Air Berlin* aviācijas darbības, neatkarīgi no šīs direktīvas 3.f panta varētu atsaukties uz tiesībām, lai uz to gaisakuģa operatora kvotu kontiem tiktu pārskaitītas sākotnēji *Air Berlin* piešķirtās kvotas, kas pēc tam tika atsauktas sakarā ar tās aviācijas darbību izbeigšanu, ir jānorāda, ka neviens elements iesniedzējtiesas lēmumā vai Tiesā iesniegtajos apsvērumos nenorāda, ka šādas tiesības būtu minētas pamatlietā. Līdz ar to jautājums par šādu pārskaitīšanu nevar tikt izskatīts saistībā ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

65 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo un trešo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2003/87 3.e pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa operatoram piešķirto aviācijas kvotu skaits gadījumā, ja šis operators izbeidz aviācijas darbības attiecīgajā tirdzniecības laikposmā, ir jāsamazina proporcionāli tā laikposma daļai, kurā šīs darbības vairs netiek veiktas.

Par otro, ceturto un piekto jautājumu

66 Ņemot vērā uz pirmo un trešo jautājumu sniegto atbildi, otrais, ceturtais un piektais jautājums nav jāizskata.

Par tiesāšanās izdevumiem

67 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar ko nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/2392 (2017. gada 13. decembris), 3.e pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisakuģa operatoram piešķirto bezmaksas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu skaits gadījumā, ja šis operators izbeidz aviācijas darbības attiecīgajā

siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības laikposmā, ir jāsamazina proporcionāli tā laikposma daļai, kurā šīs darbības vairs netiek veiktas.

[Paraksti]