GENERALINIO ADVOKATO
GEHARD HOGAN IŠVADA,
pateikta 2021 m. rugsėjo 23 d.[1]

Byla C-165/20

ET, veikiantis kaip *Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)* bankroto administratorius
prieš
Vokietijos Federacinę Respubliką

(*Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Aplinka – Direktyva 2003/87/EB – Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema – Direktyva 2008/101/EB – Aviacijos veiklos įtraukimas – Nemokamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimas orlaivių naudotojams 2013–2020 m. prekybos laikotarpiu – Aviacijos veiklos nutraukimas 2017 m. dėl orlaivių naudotojo bankroto – 2018–2020 m. suteiktų apyvartinių taršos leidimų panaikinimas – Teisinio saugumo principas – Reglamentas (ES) Nr. 389/2013–10 straipsnio 5 dalis, 29 straipsnis, 55 straipsnio 1 dalies a punktas ir 3 dalis, taip pat 56 straipsnis – Galiojimas – Pasibaigus prekybos laikotarpiui nepatenkintas prašymas suteikti apyvartinių taršos leidimų – Perkėlimas į kitą prekybos laikotarpį“

I. Įvadas

1. Šį 2020 m. kovo 30 d. prašymą priimti prejudicinį sprendimą, kurį Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2020 m. balandžio 16 d., *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) pateikė nagrinėdamas ET (veikiančio kaip *Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG)* (toliau – *Air Berlin*) bankroto administratorius) ir Vokietijos Federacinės Respublikos (toliau – atsakovė) (kuriai atstovauja *Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt* (Vokietijos prekybos apyvartiniais taršos leidimais tarnyba prie Federalinės aplinkos agentūros, toliau – Prekybos tarnyba) ginčą. Iš esmės pateikti prejudiciniai klausimai susiję su tuo, kaip anksčiau orlaivių naudotojui suteikti šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartiniai taršos leidimai turėtų būti vertinami bankroto byloje, kai šis naudotojas nutraukia veiklą.

2. Ši byla iškelta dėl 2018 m. vasario 28 d. Prekybos tarnybos sprendimo atšaukti dalį anksčiau komercinių orlaivių naudotojai *Air Berlin* nemokamai suteiktų šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų. Tie leidimai buvo suteikti 2013–2020 m. apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpiui. Šis panaikinimas, konkrečiai susijęs su 2018–2020 m., grindžiamas tuo, kad 2017 m. spalio mėn. *Air Berlin* nutraukė aviacijos veiklą dėl bankroto.

[1] Originalo kalba: anglų.

3. Teisingumo Teismo prašoma išaiškinti tam tikras 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 96/61/EB[2], iš dalies pakeistos, be kita ko, 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/101/EB, iš dalies keičiančia Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys[3], ir 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 389/2013, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimus Nr. 280/2004/EB ir Nr. 406/2009/EB įsteigiamas Sąjungos registras ir panaikinami Komisijos reglamentai (ES) Nr. 920/2010 ir Nr. 1193/2011[4], nuostatas.

4. Taigi, šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą keliamas platesnis klausimas, kiek tokie leidimai, kurie buvo suteikti nemokamai, gali būti laikomi nematerialiuoju turtu, kuriuo gali būti prekiaujama, nepaisant orlaivių naudotojo, kuriam jie iš pradžių buvo suteikti, esamos padėties.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

1. Direktyva 2003/87

5. Direktyvos 2003/87 5 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„5) [Europos Sąjunga] ir jos valstybės narės savo įsipareigojimus pagal Kioto protokolą mažinti antropogeninės kilmės šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas susitarė vykdyti bendrai, laikydamosi Sprendimo 2002/358/EB. Šia direktyva siekiama, kuriant efektyvią šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų Europos rinką ir darant kuo mažesnę įtaką ekonomikos plėtrai bei užimtumui, padėti veiksmingiau vykdyti Europos bendrijos ir jos valstybių narių įsipareigojimus.

<…>

7) [Sąjungos] nuostatos, susijusios su valstybių narių leidimų suteikimu, yra būtinos, siekiant, kad būtų prisidedama išsaugant vidaus rinkos vientisumą ir išvengiant konkurencijos iškraipymo.

<…>“

[2] OL L 275, 2003, p. 32; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 4 t., p. 321. Direktyva 2003/87 paskutinį kartą buvo iš dalies pakeista 2018 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87 siekiant ekonomiškai efektyviai dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir paskatinti investicijas į mažo anglies dioksido kiekio technologijas ir Sprendimas (ES) 2015/1814 (OL L 76, 2018, p. 3). Dėl Direktyvos 2008/101 galiojimo žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Air Transport Association of America ir kt.* (C-366/10, EU:C:2011:864).

[3] OL L 8, 2009, p. 3.

[4] OL L 122, 2013, p. 1.

6. Direktyvos 2008/101, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87 ir susijusios su aviacijos veikla, 20 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Siekiant išvengti konkurencijos iškraipymų reikėtų nustatyti suderintą leidimų paskirstymo metodiką, skirtą nustatyti bendrą išduotinų leidimų skaičių ir paskirstyti leidimus orlaivių naudotojams. Dalis leidimų bus paskirstyta aukciono būdu pagal taisykles, kurias parengs Komisija. Dalis leidimų turėtų būti atidedama į specialų rezervą, skirtą užtikrinti naujiems orlaivių naudotojams galimybę patekti į rinką ir padėti orlaivių naudotojams, kurie labai padidina atliekamų skrydžių tonkilometrių skaičių. *Veiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos*.“

7. Šioje vietoje sustoju ir pažymiu, kad dėl 20 konstatuojamosios dalies paskutinio sakinio (kurį sau leidau išskirti) šioje byloje kyla tam tikrų nesutarimų, nes Komisija tvirtina, kad jis į Direktyvą 2003/87 įtrauktas ir joje paliktas per klaidą. Žinoma, prie šio klausimo šioje išvadoje dar grįšiu, bet dabar gali būti patogu išdėstyti bylai reikšmingas teisės nuostatas.

8. Direktyvos 2003/87 1 straipsnyje „Direktyvos turinys“ nurodyta:

„Ši direktyva nustato šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų leidimų sistemą [Europos Sąjungoje] <…>, siekiant, kad būtų skatinamas taupus ir ekonomiškai efektyvus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimas.“

9. Šios direktyvos 2 straipsnyje „Taikymo sritis“ nustatyta:

„1. Ši direktyva taikoma I priede nurodytoms veikloms, kurias vykdant išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, ir II priede išvardytoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms.

<…>“

10. Tos direktyvos 3 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ įtvirtinta:

„Šioje direktyvoje taikomi šie sąvokų apibrėžimai:

<…>

b) emisijos – tai šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai į atmosferą iš įrenginio šaltinių arba I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą vykdančio orlaivio išmetamos dujos, susijusios su ta veikla;

<…>

o) orlaivio naudotojas – tai asmuo, naudojantis orlaivį I priede nurodytai aviacijos veiklai vykdyti, arba orlaivio savininkas, jei to asmens tapatybė nežinoma ar jos nenurodo orlaivio savininkas;

<…>“

11. Į tos direktyvos skyrių „Aviacija“ Direktyva 2008/101 įterptas 3a straipsnis. 3a straipsnyje „Taikymo sritis“ nustatyta:

„Šio skyriaus nuostatos taikomos leidimų, susijusių su I priede išvardytų rūšių aviacijos veikla, paskirstymui ir išdavimui.“

12. 3c straipsnyje „Bendras aviacijai skirtų leidimų skaičius“ įtvirtinta:

„1. Nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 97 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio.

2. 13 straipsnyje nurodytu laikotarpiu, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d. ir jei atliekant 30 straipsnio 4 dalyje numatytą peržiūrą nepadaroma pakeitimų kiekvienu vėlesniu laikotarpiu, bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.

<…>

3a. Po 2023 m. gruodžio 31 d. atliekamas leidimų, skiriamų aviacijos veiklai į aerodromus, esančius Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE) nepriklausančiose šalyse, ir iš jų, paskirstymas yra peržiūrimas, kaip nurodyta 28b straipsnyje.

<…>“

13. Direktyvos 2003/87 3d straipsnyje „Aviacijai skirtų leidimų paskirstymas aukcione“ nustatyta:

„1. 3c straipsnio 1 dalyje nurodytu laikotarpiu aukcione parduodama 15 % leidimų.

2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. 15 % leidimų parduodama aukcione. Komisija atlieka aviacijos sektoriaus gebėjimo perkelti išlaidas dėl išmetamo CO_2 savo klientams tyrimą, kiek tai susiję su ES ATLPS ir pasauline rinkos priemone, kurią rengia Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO). Šiame tyrime įvertinamas aviacijos sektoriaus gebėjimas perkelti išlaidas dėl reikiamų išmetamųjų teršalų vienetų, lyginant šį gebėjimą su pramonės šakų ir energetikos sektoriaus gebėjimu, kad būtų galima pateikti pasiūlymą padidinti pardavimo aukcione procentinę dalį remiantis 28b straipsnio 2 dalyje nurodytos peržiūros rezultatais, atsižvelgiant į išlaidų perkėlimo analizę ir apsvarstant suderinimo su kitais sektoriais galimybę, taip pat konkurencingumą tarp skirtingų transporto rūšių.

3. Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kad būtų papildytos šios direktyvos nuostatos dėl išsamios valstybių narių aviacijai skirtų leidimų pardavimo aukcione pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis arba 3f straipsnio 8 dalį tvarkos. Leidimų, kuriuos kiekviena valstybė narė turės parduoti aukcione kiekvienu laikotarpiu, skaičius yra proporcingas šiai valstybei narei tenkančiai bendrai visoms valstybėms narėms ataskaitiniais metais priskirtų aviacinių išmetamųjų teršalų daliai, apie kurią pranešama pagal 14 straipsnio 3 dalį ir kuri patikrinama pagal 15 straipsnį. 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio ataskaitiniais metais laikomi 2010 m., o kiekvieno 3c straipsnyje nurodyto vėlesnio laikotarpio ataskaitiniais metais laikomi kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, su kuriuo susijęs aukcionas, pradžios. Deleguotaisiais aktais užtikrinama, kad būtų laikomasi 10 straipsnio 4 dalies pirmoje pastraipoje išdėstytų principų.

<…>“

14. Direktyvos 2003/87 3e straipsnyje „Leidimų paskirstymas ir išdavimas orlaivių naudotojams“ įtvirtinta:

„1. Kiekvienu 3c straipsnyje nurodytu laikotarpiu kiekvienas orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai skiriamų leidimų. Paraišką galima pateikti perduodant administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai patikrintus I priede nurodytų rūšių aviacijos veiklos, kurią vykdė tas orlaivio naudotojas, tonkilometrių duomenis už stebėsenos metus. Šiame straipsnyje stebėsenos metais laikomi kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, su kuriuo jie susiję pagal IV ir V priedus, pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – 2010 m. Kiekviena paraiška pateikiama likus ne mažiau kaip 21 mėnesiui iki laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. kovo 31 d.

2. Likus ne mažiau kaip aštuoniolikai mėnesių iki laikotarpio, su kuriuo yra susijusi paraiška, pradžios, arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. birželio 30 d. – valstybės narės paraiškas, gautas pagal 1 dalį, pateikia Komisijai.

3. Likus ne mažiau kaip penkiolikai mėnesių iki kiekvieno 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio pradžios arba 3c straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio atveju – iki 2011 m. rugsėjo 30 d. – Komisija apskaičiuoja ir priima sprendimą, nurodantį:

a) bendrą leidimų skaičių, kuris turi būti paskirstytas tam laikotarpiui pagal 3c straipsnį;

b) leidimų, kurie turi būti parduoti aukcione tuo laikotarpiu pagal 3d straipsnį, skaičių;

c) leidimų, numatytų specialiame orlaivių naudotojams skirtame rezerve, skaičių tuo laikotarpiu pagal 3f straipsnio 1 dalį;

d) leidimų, kurie turi būti paskirstyti nemokamai tuo laikotarpiu, skaičių, iš a punkte nurodyto patvirtinto bendro leidimų skaičiaus atėmus b ir c punktuose nurodytų leidimų skaičių; ir

e) atskaitos dydį, kuriuo turi būti remiamasi nemokamai paskirstant leidimus orlaivių naudotojams, kurių paraiškos buvo pateiktos Komisijai pagal 2 dalį.

Atskaitos dydis, nurodytas e punkte, kuris išreiškiamas leidimais tonkilometriams, apskaičiuojamas d punkte nurodytą leidimų skaičių dalijant iš tonkilometrių duomenų, nurodytų Komisijai pagal 2 dalį pateiktose paraiškose, sumos.

4. Per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo priėmimo <…> pagal 3 dalį dienos kiekviena administruojanti valstybė narė apskaičiuoja ir paskelbia:

a) bendrą kiekvienam orlaivio naudotojui, kuris pateikė paraišką Komisijai pagal 2 dalį, paraiškos laikotarpiui skirtų leidimų skaičių, apskaičiuotą paraiškoje nurodytus tonkilometrių duomenis dauginant iš atskaitos dydžio, nurodyto 3 dalies e punkte; ir

b) kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių, kuris nustatomas bendrą pagal a punktą apskaičiuotą visam laikotarpiui tam naudotojui skirtų leidimų skaičių dalijant iš laikotarpio, kuriuo tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą, metų skaičiaus.

5. Iki 2012 m. vasario 28 d., o vėliau kasmet iki vasario 28 d. administruojančios valstybės narės kompetentinga institucija kiekvienam orlaivio naudotojui išduoda tam orlaivio naudotojui tiems metams pagal šį straipsnį arba 3f straipsnį skirtų leidimų skaičių.“

15. Direktyvos 2003/87 3f straipsnyje „Specialus tam tikriems orlaivių naudotojams skirtas rezervas“ nustatyta:

„1. Kiekvienu 3c straipsnio 2 dalyje nurodytu laikotarpiu 3 % paskirstytino bendro leidimų skaičiaus atidedama į specialų rezervą, skirtą orlaivių naudotojams:

a) kurie pradeda vykdyti I priede nurodytą aviacijos veiklą praėjus tiems stebėsenos metams, už kuriuos buvo pateikti tonkilometrių duomenys pagal 3e straipsnio 1 dalį už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį; arba

b) kurių tonkilometrių duomenys vidutiniškai kasmet padidėja daugiau nei 18 %, lyginant stebėsenos metus, už kuriuos pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrių duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir antruosius to laikotarpio kalendorinius metus;

ir kurių veikla pagal a punktą arba papildoma veikla pagal b punktą, nėra veikla, kuria visiškai ar iš dalies tęsiama kito orlaivio naudotojo anksčiau vykdyta aviacijos veikla.

2. Reikalavimus pagal 1 dalį atitinkantis orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai iš specialiojo rezervo skiriamų leidimų pateikdamas paraišką jį administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai. Paraiška pateikiama 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, trečiaisiais metais iki birželio 30 d.

Pagal 1 dalies b punktą orlaivių naudotojui išduodama ne daugiau, kaip 1 000 000 leidimų.

<…>

8. Valstybės narės aukcione parduoda iš specialiojo rezervo nepaskirtus leidimus.

<…>“

16. Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 19 dalyje įtvirtinta:

„Nemokami apyvartiniai taršos leidimai neskiriami įrenginiui, kuris nutraukė veiklą, išskyrus tuomet, kai operatorius kompetentingai institucijai įrodo, kad tas įrenginys atnaujins gamybą per apibrėžtą ir pagrįstą laikotarpį. Laikoma, kad įrenginiai, kurių šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų leidimo galiojimas baigėsi ar buvo atšauktas [panaikintas], ir įrenginiai, kurių veikla ar veiklos atnaujinimas techniškai neįmanomas, nutraukė veiklą.“

17. Direktyvos 2003/87 12 straipsnyje „Leidimų perleidimas, atsisakymas ir panaikinimas“ nustatyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad leidimus būtų galima perleisti:

a) Sąjungoje iš vienų asmenų – kitiems;

b) tarp Sąjungos asmenų ir trečiųjų šalių asmenų, jeigu tie leidimai yra pripažinti 25 straipsnyje nurodyta tvarka, taikant tik tuos apribojimus, kurie išvardyti šioje direktyvoje arba kurie priimti pagal ją.

<…>

2a. Administruojančios valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas iki kiekvienų metų balandžio 30 d. atsisakytų leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų išlakų vykdant I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdant jis buvo orlaivio naudotojas, kiekį, patikrintą pagal 15 straipsnio nuostatas. Valstybės narės užtikrina, kad leidimai, kurių atsisakoma pagal šios dalies nuostatas vėliau būtų panaikinti.

<…>“

18. Direktyvos 2003/87 13 straipsnyje „Apyvartinių taršos leidimų galiojimas“ įtvirtinta:

„Nuo 2013 m. sausio 1 d. išduoti apyvartiniai taršos leidimai galioja neribotą laiką. Nuo 2021 m. sausio 1 d. išduotuose apyvartiniuose taršos leidimuose nurodoma, kuriuo dešimties metų laikotarpiu nuo 2021 m. sausio 1 d. jie buvo išduoti, ir jie galioja nuo pirmųjų to laikotarpio metų.“

19. Tos direktyvos 19 straipsnyje „Registrai“ nustatyta:

„1. Nuo 2012 m. sausio 1 d. išduoti apyvartiniai taršos leidimai laikomi Sąjungos registre, skirtame vykdyti veiksmus, susijusius su valstybėse narėse sukurtų įrašų tvarkymu ir apyvartinių taršos leidimų paskyrimu, atsisakymu arba panaikinimu pagal Komisijos teisės aktus, nurodytus 3 dalyje.

<…>

3. Komisija pagal 23 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad būtų papildytos šios direktyvos nuostatos nustatant visus reikiamus su Sąjungos registru susijusius reikalavimus 2013 m. sausio 1 d. prasidedančiam prekybos laikotarpiui ir vėlesniems laikotarpiams patvirtinant standartizuotas elektronines duomenų bazes, kuriose būtų pateikiami bendri duomenų elementai, pagal kuriuos, kai taikoma būtų galima atsekti apyvartinių taršos leidimų išdavimą, turėjimą, perleidimą ir panaikinimą, ir kad būtų tinkamai užtikrinta prieiga visuomenei ir konfidencialumas. Į tuos deleguotuosius aktus taip pat įtraukiamos nuostatos siekiant įgyvendinti taisykles dėl apyvartinių taršos leidimų abipusio pripažinimo susitarimuose dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemų susiejimo.

4. 3 dalyje nurodytuose teisės aktuose dėl standartizuotos ir saugios registrų sistemos nustatomos tinkamos sąlygos, kad Sąjungos registre būtų atliekami sandoriai ir kitos operacijos, reikalingos 25 straipsnio 1b dalyje minimiems susitarimams įgyvendinti. Tuose teisės aktuose taip pat reglamentuojami pasikeitimo ir incidentų valdymo Sąjungos registre veiksmai, susiję su šio straipsnio 1 dalimi. Juose nustatomos tinkamos sąlygos, kad Sąjungos registre būtų užtikrinama, jog valstybės narės galėtų imtis iniciatyvų, kuriomis siekiama didinti veiksmingumą, gerinti administracinių išlaidų valdymą ir kokybės kontrolės priemones.“

20. Direktyvos 2003/87 20 straipsnyje „Vyriausias administratorius“ įtvirtinta:

„1. Komisija skiria vyriausią administratorių, kad jis vestų atskirą sandorių žurnalą, kuriame būtų registruojami išduoti, perleisti ir panaikinti leidimai.

2. Vyriausias administratorius automatiškai tikrina kiekvieną sandorį registruose atskiro sandorių žurnalo įrašais, siekdamas užtikrinti, kad išduodant, perleidžiant ir panaikinant leidimus nebūtų daromi pažeidimai.

<…>“

21. Tos direktyvos 28a straipsnyje „Nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos prieš įgyvendinant ICAO pasaulinę rinkos priemonę“ nustatyta:

„1. Nukrypdamos nuo 12 straipsnio 2a dalies, 14 straipsnio 3 dalies ir 16 straipsnio, valstybės narės laiko, kad tose nuostatose nustatyti reikalavimai yra įvykdyti, ir nesiima prieš orlaivių naudotojus nukreiptų veiksmų dėl:

a) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose šalyse, ir iš jų, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;

b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje, ir aerodromo, esančio kitame EEE regione, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

<…>

2. Nukrypstant nuo 3e ir 3f straipsnių, orlaivių naudotojams, kuriems taikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiekvienais metais išduodamų nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičius proporcingai sumažinamas pagal tuose punktuose numatytą sumažintą atsisakytinų apyvartinių taršos leidimų skaičių.

Nukrypstant nuo 3f straipsnio 8 dalies, iš specialiojo rezervo nepaskirstyti leidimai panaikinami.

Nuo 2021 m. sausio 1 d. orlaivių naudotojams skiriamų leidimų skaičiui taikomas 9 straipsnyje nurodytas linijinis koeficientas, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

Anksčiau nei 2018 m. rugsėjo 1 d. valstybės narės paskelbia kiekvienam orlaivio naudotojui skirtų aviacijos apyvartinių taršos leidimų, susijusių su veikla, vykdoma laikotarpiu nuo 2017 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., skaičių.

3. Nukrypdamos nuo 3d straipsnio, valstybės narės aukcione parduodamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičių sumažina proporcingai bendrai sumažintam išduotų apyvartinių taršos leidimų skaičiui.

4. Nukrypstant nuo 3d straipsnio 3 dalies, kiekvienos valstybės narės laikotarpiu nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. aukcione parduotinų leidimų skaičius sumažinamas

atitinkamai pagal jai priskirtų aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų, susijusių su skrydžiais, kuriems netaikomos šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos, kiekį.

<…>“

22. 28b straipsnyje „Komisijos teikiamos ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo ataskaitos ir peržiūra“ nustatyta:

„<…>

2. Per 12 mėnesių nuo tada, kai ICAO priims atitinkamas priemones, ir prieš pradedant veikti pasaulinei rinkos priemonei, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje ji išnagrinėja būdus, kaip atliekant šios direktyvos peržiūrą tas priemones įgyvendinti Sąjungos teisėje. <…>

<…>“

23. Direktyvos 2003/87 I priede „Veiklos, kuriai taikoma ši direktyva, kategorijos“ prie kategorijos „Aviacija“ nustatyta:

„<…>

Šiai veiklai nepriskiriami:

<…>

j) skrydžiai, kurie, jei nebūtų taikomas šis punktas, būtų priskiriami šiai veiklos rūšiai ir kuriuos atlieka komercinės oro transporto priemonės naudotojas, vykdantis:

   – per trejus [tris] iš eilės ketverių [keturių] mėnesių laikotarpius mažiau nei 243 skrydžius per laikotarpį, arba

   – skrydžius, kurių bendras metinis išmetamų teršalų kiekis yra mažesnis kaip 10 000 tonų.“

2. Reglamentas 389/2013

24. Reglamento Nr. 389/2013 6 straipsnyje „Europos Sąjungos sandorių žurnalas“ nustatyta:

„1. Pagal Direktyvos 2003/87/EB 20 straipsnį sukuriamas Europos Sąjungos sandorių žurnalas (ESSŽ) – standartizuota elektroninė sandorių, kuriems taikomas šis reglamentas, duomenų bazė. ESSŽ taip pat registruojama visa su Kioto vienetų laikymu ir pervedimu susijusi informacija, su kuria leidžiama susipažinti pagal Sprendimo Nr. 280/2004/EB 6 straipsnio 2 dalį.

2. Vyriausiasis administratorius tvarko ir prižiūri ESSŽ pagal šio reglamento nuostatas.

<…>“

25. To reglamento 9 straipsnyje „Sąskaitos“ įtvirtinta:

„1. Valstybės narės ir vyriausiasis administratorius užtikrina, kad kiekviename KP registre ir Sąjungos registre būtų I priede nurodytos sąskaitos.

<…>“

26. Reglamento 10 straipsnyje „Sąskaitos būklė“ nustatyta:

„1. Sąskaitos gal būti atidarytos, užblokuotos, pašalintos arba uždarytos.

<…>

3. Iš uždarytų sąskaitų negalima inicijuoti jokių veiksmų. Uždaryta sąskaita negali būti iš naujo atidaryta ir į ją negali būti pervedami jokie vienetai.

5. Kompetentingai institucijai pranešus, kad orlaivių naudotojo skrydžiai tam tikrais metais nebėra įtraukti į Sąjungos sistemą pagal Direktyvos 2003/87/EB I priedą, nacionalinis administratorius, iš anksto pranešęs tam orlaivių naudotojui, pašalina jo sąskaitą, kol kompetentinga institucija praneša, kad orlaivių naudotojo skrydžiai vėl įtraukti į Sąjungos sistemą.

6. Iš pašalintų sąskaitų negalima inicijuoti jokių veiksmų, išskyrus 25 bei 68 straipsniuose nurodytus veiksmus ir 35 bei 67 straipsniuose nurodytus veiksmus, vykdomus laikotarpiu, kuriuo sąskaita nebuvo pašalinta.“

27. Reglamento Nr. 389/2013 29 straipsnyje „Orlaivių naudotojo sąskaitų uždarymas“ įtvirtinta:

„Nacionalinis administratorius orlaivių naudotojo sąskaitą uždaro tik tuo atveju, jei tai padaryti jam nurodo kompetentinga institucija, gavusi pranešimą iš sąskaitos turėtojo arba sužinojusi iš kitų šaltinių, kad orlaivių naudotojas susijungė su kitu orlaivių naudotoju arba nutraukė visą veiklą, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas.“

28. To reglamento 32 straipsnyje „Sąskaitų, kurias ruošiamasi uždaryti, teigiamas balansas“ nustatyta:

„1. Jeigu sąskaitoje, kurią administratorius turi uždaryti pagal 27, 28 ir 29 straipsnius, yra teigiamas ATL arba Kioto vienetų balansas, administratorius paprašo sąskaitos turėtojo nurodyti kitą sąskaitą, į kurią tie ATL arba Kioto vienetai turi būti pervesti. Jeigu per 40 darbo dienų sąskaitos turėtojas neatsako į administratoriaus prašymą, administratorius ATL ir Kioto vienetus perveda į savo nacionalinę sąskaitą.

<…>“

29. Reglamento 40 straipsnyje „ATL pobūdis ir sandorių patvirtinimas galutiniais“ įtvirtinta:

„1. ATL arba Kioto vienetas yra pakeičiama, nematerialiai priemonė, kuria galima prekiauti rinkoje.

2. Tai, kad ATL ir Kioto vienetai yra nematerialūs, visų pirma reiškia, kad įrašas apie juos Sąjungos registre yra *prima facie* ir pakankamas nuosavybės teisės į ATL arba Kioto vienetą, arba

į bet kurį kitą objektą, kurį pagal šį reglamentą nurodoma arba leidžiama įrašyti į Sąjungos registrą, įrodymas.

<…>

4. Sąžiningas ATL arba Kioto vieneto pirkėjas ir turėtojas tampa teisėtu ATL arba Kioto vieneto savininku, nepaisant jokių perdavėjo nuosavybės teisių trūkumų.“

30. Reglamento 41 straipsnyje „Apyvartinių taršos leidimų sukūrimas“ nustatyta:

„1. Vyriausiasis administratorius gali prireikus sukurti atitinkamai ES bendro kiekio sąskaitą, ES aviacijos bendro kiekio sąskaitą, ES aukcionų sąskaitą, ES aviacijos aukcionų sąskaitą, ES kreditų mainų sąskaitą ir ES tarptautinių kreditų sąskaitą, taip pat sukurti arba panaikinti sąskaitas ir ATL, jei to reikalaujama Sąjungos teisės aktais, įskaitant pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e straipsnio 3 dalį, 9 ir 9a straipsnius, 10a straipsnio 8 dalį ir 11a straipsnį, Reglamento (ES) 1031/2010 [(OL L 302, 2010, p. 1)] 10 straipsnio 1 dalį arba Reglamento (ES) Nr. 920/2010 [(OL L 270, 2010, p. 1)] 41 straipsnio 1 dalį.

<…>“

31. Reglamento Nr. 389/2013 46 straipsnyje „Nemokamai suteiktinų aviacijos apyvartinių taršos leidimų pervedimas“ įtvirtinta:

„1. Vyriausiasis administratorius, laikydamasis terminų, iš ES aviacijos bendro kiekio sąskaitos į ES aviacijos paskirstymo sąskaitą perveda tokį aviacijos ATL kiekį, kuris atitinka nemokamai suteiktinų aviacijos ATL skaičių, nustatytą pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e straipsnio 3 dalį priimtu Komisijos sprendimu.

2. Jei nemokamai suteiktinų aviacijos ATL skaičius padidinamas pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e straipsnio 3 dalį priimtu sprendimu, vyriausiasis administratorius iš ES aviacijos bendro kiekio sąskaitos į ES aviacijos paskirstymo sąskaitą perveda papildomą aviacijos ATL kiekį, atitinkantį tą kiekį, kuriuo padidintas nemokamai suteiktinų aviacijos ATL kiekis.

3. Jei nemokamai suteiktinų aviacijos ATL skaičius sumažinamas pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e straipsnio 3 dalį priimtu sprendimu, vyriausiasis administratorius panaikina tokį ES aviacijos paskirstymo sąskaitoje esančių aviacijos ATL kiekį, kuris atitinka kiekį, kuriuo sumažintas nemokamai suteiktinų aviacijos ATL kiekis.“

32. To reglamento 50 straipsnyje „Aviacijos apyvartinių taršos leidimų panaikinimas“ nustatyta:

„Vyriausiasis administratorius užtikrina, kad kiekvieno prekybos laikotarpio pabaigoje visi ES aviacijos paskirstymo sąskaitoje likę ATL būtų pervedami į pašalintų Sąjungos vienetų sąskaitą.“

33. Reglamento 54 straipsnyje „Nacionalinio aviacijos apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentelių įtraukimas į ESSŽ“ įtvirtinta:

„1. Iki 2012 m. rugsėjo 30 d. kiekviena valstybė narė pateikia Komisijai savo 2013–2020 m. nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelę. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelėse būtų pateikta XI priede nustatyta informacija.

2. Jei Komisija mano, kad nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelė atitinka Direktyvos 2003/87/EB nuostatas, visų pirma pagal tos direktyvos 3e straipsnio 4 dalį apskaičiuotus ir paskelbtus suteikiamų ATL kiekius, ji nurodo vyriausiajam administratoriui įtraukti lentelę į ESSŽ. Kitu atveju ji per pagrįstą laikotarpį atmeta nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelę ir apie tai nedelsdama praneša atitinkamai valstybei narei, nurodydama atmetimo priežastis ir nustatydama, kokius kriterijus turi atitikti kita lentelė, kad būtų priimta. Ta valstybė narė per tris mėnesius pateikia Komisijai pataisytą nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelę.“

34. Reglamento 55 straipsnyje „Nacionalinio aviacijos apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentelių pakeitimai“ nustatyta:

„1. Nacionalinis administratorius į ESSŽ įveda nacionalinio aviacijos srities paskirstymo lentelės pakeitimus, jei:

a) orlaivių naudotojas nutraukė veiklą, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas;

<…>

2. Valstybė narė praneša Komisijai apie šiuos nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelės pakeitimus:

a) bet kokį paskirstymą iš specialiojo rezervo pagal Direktyvos 2003/87/EB 3f straipsnį;

b) bet kokį koregavimą priėmus priemones pagal Direktyvos 2003/87/EB 25a straipsnį;

c) bet kokius kitus 1 dalyje nenurodytus pakeitimus.

3. Jei Komisija mano, kad nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelės pakeitimai atitinka Direktyvos 2003/87/EB nuostatas, visų pirma pagal šios direktyvos 3f straipsnio 7 dalį apskaičiuotus ir paskelbtus iš specialiojo rezervo suteikiamų aviacijos ATL kiekius, ji nurodo vyriausiajam administratoriui atitinkamai pakeisti į ESSŽ įtrauktą nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelę. Kitu atveju ji per pagrįstą laikotarpį atmeta pakeitimus ir apie tai nedelsdama praneša valstybei narei, nurodydama atmetimo priežastis ir nustatydama, kokius kriterijus turi atitikti kiti pakeitimai, kad būtų priimti.

<…>“

35. Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnyje „Nemokamas aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimas“ įtvirtinta:

„1. Nacionalinis administratorius nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelėje prie kiekvieno orlaivių naudotojo ir kiekvienų metų žymi, ar tais metais orlaivių naudotojui bus suteikta aviacijos ATL, ar ne.

2. Nuo 2013 m. vasario 1 d. vyriausiasis administratorius užtikrina, kad, remiantis atitinkama nacionalinio ATL paskirstymo lentele, Sąjungos registras aviacijos ATL iš ES aviacijos ATL paskirstymo sąskaitos automatiškai pervestų į atitinkamas atidarytas ar užblokuotas orlaivių naudotojų sąskaitas, laikantis 105 straipsnyje nurodytose keitimosi duomenimis ir techninėse specifikacijose nustatytos automatinio pervedimo tvarkos.

3. Jeigu į pašalintą orlaivių naudotojo sąskaitą ATL nepervedami pagal 2 dalį, tokie ATL nepervedami į sąskaitą ir tuomet, jei vėliau sąskaitos būklė nustatoma kaip atidaryta sąskaita.“

B. Vokietijos teisė

1. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos įstatymas (toliau – TEHG)

36. 2011 m. liepos 21 d. *Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz* (Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos įstatymas) (*BGB1.*, 2011 I, p. 1475; toliau – TEHG) 2 straipsnis „Taikymo sritis“ [5] suformuluotas taip:

„<…>

6. Kiek tai susiję su aviacijos veikla, šis įstatymas taikomas bet kokiai orlaivio emisijai, kurią lemia degalų suvartojimas. Pagalbinių variklių degalų suvartojimas yra orlaivio degalų suvartojimo dalis. Šis įstatymas taikomas tik aviacijos veiklai, kurią vykdo:

1) orlaivių naudotojai, turintys Vokietijoje išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti <…>; arba

2) orlaivių naudotojai, kuriems Vokietija priskirta kaip administruojanti valstybė narė <…> ir kurie neturi galiojančios licencijos oro susisiekimui vykdyti, išduotos kitos valstybės, kuri yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalis.

<…>“

37. TEHG 9 straipsnyje „Nemokamas apyvartinių taršos leidimų suteikimas įrenginių operatoriams“ nustatyta:

„<…>

6. Sprendimas dėl leidimų suteikimo panaikinamas, jeigu dėl Europos Sąjungos teisės akto jis turi būti iš dalies pakeistas atgaline data. Tai neturi įtakos *Verwaltungsverfahrensgesetz* [(Viešojo administravimo įstatymas, toliau – *VwVfG*)] 48 ir 49 straipsniams.“

38. 11 straipsnyje „Bendras nemokamas leidimų suteikimas orlaivių naudotojams“ [6] įtvirtinta:

„1. Orlaivių naudotojui prekybos laikotarpiu nemokamai suteikiamas tam tikras aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius, atitinkantis transporto veiklos rezultatų baziniais metais, išreikštų tonkilometriais, ir atskaitos dydžio, kuris apskaičiuojamas pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 3 dalies pirmo sakinio e punktą ir 3 dalies antrą sakinį, sandaugą.

2. Transporto veiklos rezultatų ataskaitiniai metai yra kalendoriniai metai, kurie pasibaigia likus 24 mėnesiams iki laikotarpio, su kuriuo susijęs tas leidimų paskirstymas, pradžios. 2012 m. prekybos laikotarpio ir 2013–2020 m. prekybos laikotarpio baziniai metai yra 2010 m.

[5] 2017 m. liepos 13 d. redakcija.

[6] 2013 m. liepos 15 d. redakcija.

3. Norėdamas gauti apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpiui, orlaivių naudotojas kompetentingai institucijai pateikia paraišką likus ne mažiau kaip 21 mėnesiui iki laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, pradžios. Pasibaigus šiam laikotarpiui orlaivių naudotojas netenka teisės nemokamai gauti aviacijos apyvartinių taršos leidimų. Pirmasis ir antrasis sakiniai netaikomi 2012 m. prekybos laikotarpiui ir 2013–2020 m. prekybos laikotarpiui.

4. Paraiškoje orlaivių naudotojas nurodo per ataskaitinius metus vykdant aviacijos veiklą pasiektus transporto veiklos rezultatus. Jie nustatomi pagal [2012 m. birželio 21 d.] Komisijos reglamentą [(ES) Nr. 601/2012] dėl [išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio] stebėsenos [ir ataskaitų teikimo pagal Direktyvą 2003/87 (OL L 181, 2012, p. 30)]. Jeigu orlaivių naudotojas yra pateikęs atstumo ir naudingosios apkrovos ataskaitą pagal *Datenerhebungsverordnung 2020* [(2020 m. Nutarimas dėl duomenų rinkimo)] 5 straipsnio 1 dalies pirmą sakinį, ši ataskaita laikoma paraiška dėl leidimų suteikimo 2012 m. ir 2013–2020 m. prekybos laikotarpiams, nebent orlaivių naudotojas tam prieštarauja per mėnesį po šio įstatymo įsigaliojimo. Jeigu orlaivių naudotojas pateikia prieštaravimą, jis neturi teisės prašyti nemokamai suteikti apyvartinių taršos leidimų pagal 1 dalį. Informaciją apie transporto veiklos rezultatus turi būti patikrinta tikrinimo įstaigos pagal 21 straipsnį. Ši taisyklė netaikoma, jeigu nurodyta informacija apie atstumą ir naudingąją apkrovą jau yra patikrinta pagal 2020 m. Nutarimo dėl duomenų rinkimo 11 straipsnį.

5. Likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki prekybos laikotarpio pradžios kompetentinga institucija pateikia paraišką [Komisijai]. Kompetentinga institucija patikrina pareiškėjo pateiktą informaciją apie transporto veiklos rezultatus ir [Komisijai] persiunčia tik tą informaciją, kuri yra pakankamai patikima nustatyto paraiškos persiuntimo termino pabaigos momentu. Jeigu kompetentingai institucijai reikia papildomos informacijos arba patvirtinamųjų dokumentų tam, kad būtų galima įvertinti paraišką ir joje pateiktą informaciją, orlaivių naudotojas kompetentingos institucijos prašymu pateikia tokią informaciją per šios institucijos nustatytą laiką.

6. Kompetentinga institucija nemokamai paskirsto apyvartinius taršos leidimus per tris mėnesius nuo dienos, kai [Komisija] paskelbia atskaitos dydį pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 3 dalį. Kompetentinga institucija paskelbia sąrašą, kuriame nurodomi orlaivių naudotojų pavadinimai ir suteiktų apyvartinių taršos leidimų skaičius, *Bundesanzeiger* (Vokietijos oficialusis leidinys).“

39. TEHG 11 straipsnyje „Nemokamas leidimų suteikimas orlaivių naudotojams“ [7] įtvirtinta:

„1. Orlaivių naudotojui, kuriam buvo nemokamai suteikti apyvartiniai taršos leidimai 2013–2020 m. prekybos laikotarpiui pagal 11 arba 12 straipsnių redakciją, taikomą iki 2019 m. sausio 24 d., toks suteikimas taikomas ir 2021–2023 m. pagal Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 2 dalį, neviršijant 2020 m. suteiktų leidimų skaičiaus. Direktyvos 2003/87 9 straipsnyje nustatytas linijinis mažinimo koeficientas turi būti taikomas skirstant leidimus nuo 2021 m.

<…>

6. Sprendimas dėl leidimų suteikimo turi būti atšauktas, jeigu jis turi būti pakeistas *a posteriori* dėl Europos Sąjungos teisės akto ir ypač atlikus Direktyvos 2003/87 28b straipsnyje numatytą peržiūrą arba jeigu orlaivių naudotojas nutraukia aviacijos veiklą. Tai neturi įtakos [*VwVfG*] 48 ir 49 straipsniams.“

[7] 2019 m. sausio 18 d. įstatymo, įsigaliojusio 2019 m. sausio 25 d., 1 straipsnio 11 dalyje pateikta redakcija.

40. TEHG 30 straipsnyje „Įsipareigojimo atsisakyti leidimų įgyvendinimas“ nustatyta:

„<…>

3. Operatorius ir toliau privalo atsisakyti trūkstamų leidimų ne vėliau kaip iki kitų metų sausio 31 d.; jeigu šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisija buvo apskaičiuota pagal 2 dalį, leidimų turi būti atsisakoma atsižvelgiant į atliktą vertinimą. Jeigu operatorius neatsisako trūkstamų leidimų ne vėliau kaip iki kitų metų sausio 31 d., dėl leidimų, kuriuos operatorius turi teisę reikalauti jam suteikti arba išduoti, jam taikoma pirmajame sakinyje nustatyta pareiga.“

2. Viešojo administravimo įstatymas (VwVfG)

41. *VwVfG* 48 straipsnyje „Neteisėto administracinio akto panaikinimas“ nustatyta:

„1. Net ir po to, kai neteisėtas administracinis aktas nebegali būti apskųstas, jis gali būti visiškai arba iš dalies panaikintas atgaline data arba toks panaikinimas gali įsigalioti ateityje. Administracinis aktas, kuriuo suteikiama teismo procesui svarbi teisė arba nauda, arba kuriuo patvirtinama tokia teisė arba nauda (palankus administracinis aktas), gali būti panaikintas tik laikantis 2–4 dalyse nustatytų apribojimų.

2. Neteisėtas administracinis aktas, kuriame numatyta vienkartinė arba tęstinė piniginė išmoka ar daloma turtinė nauda arba kuris yra būtina sąlyga tam, kad asmuo gautų tokią išmoką arba naudą, negali būti panaikintas, jeigu gavėjas tikėjosi, kad administracinis aktas toliau galios, ir jo lūkesčiai yra verti apsaugos, atitinkančios viešojo intereso, kad toks administracinis aktas būtų panaikintas, apsaugą. Apskritai lūkesčiai yra verti apsaugos, kai gavėjas panaudojo sumokėtas lėšas arba sudarė finansinius susitarimus, kurių nebegali nutraukti arba kuriuos gali nutraukti tik patirdamas žalą, kurios patirti jo negalima pagrįstai reikalauti. Gavėjas negali remtis lūkesčiais tais atvejais, kai:

1) administracinis aktas jo atžvilgiu buvo priimtas dėl apgaulės, grasinimo arba korupcijos;

2) administracinis aktas jo atžvilgiu buvo priimtas remiantis jo pateikta iš esmės neteisinga arba neišsamia informacija;

3) jis žinojo apie administracinio akto neteisėtumą arba apie tai nežinojo dėl didelio aplaidumo.

Trečiame sakinyje nurodytais atvejais administracinis aktas paprastai panaikinamas atgaline data.

3. Jeigu 2 dalyje nenurodytas neteisėtas administracinis aktas panaikinamas, institucija nukentėjusio asmens prašymu turi atlyginti žalą, kurią jis patyrė dėl to, kad rėmėsi akto galiojimu, jeigu jo lūkesčiai verti apsaugos atsižvelgiant į viešąjį interesą. Taikomas 2 dalies trečias sakinys. Vis dėlto finansinė žala atlyginama neviršijant sumos, atitinkančios nukentėjusio asmens suinteresuotumą tolesniu administracinio akto galiojimu. Atlyginti finansinę žalą nustato institucija. Prašymą galima pateikti tik per vienus metus – šis laikotarpis pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai institucija apie tai praneša nukentėjusiam asmeniui.

4. Jeigu institucija sužino aplinkybes, pateisinančias neteisėto administracinio akto panaikinimą, jis gali būti panaikintas tik per vienus metus nuo tokių aplinkybių sužinojimo. Tai netaikoma 2 dalies trečio sakinio 1 punkte nurodytu atveju.

5. Jeigu administracinis aktas nebegali būti apskųstas, pagal 3 dalį kompetenciją turinti institucija priima sprendimą dėl jo panaikinimo. Tai taikoma ir tais atvejais, kai naikintiną administracinį aktą priėmė kita institucija.“

42. *VwVfG* 49 straipsnyje „Teisėto administracinio akto atšaukimas“ nustatyta:

„1. Net jeigu teisėtas nepalankus administracinis aktas nebegali būti apskųstas, jis gali būti visiškai arba iš dalies atšauktas ir toks atšaukimas įsigalioja ateityje, išskyrus atvejus, kai tam reikia priimti panašaus turinio administracinį aktą arba kai jo atšaukti neleidžiama dėl kitų priežasčių.

2. Net ir tais atvejais, kai teisėtas palankus administracinis aktas nebegali būti apskųstas, jis gali būti visiškai arba iš dalies atšauktas ir toks atšaukimas įsigalioja ateityje, tik jeigu:

1) atšaukti administracinį aktą leidžiama pagal įstatymą arba teisė jį atšaukti numatyta pačiame administraciniame akte;

2) administracinis aktas yra susietas su įsipareigojimu, kurio gavėjas neįvykdė visiškai arba per nustatytą terminą;

3) dėl vėliau pasikeitusių aplinkybių institucija turėtų teisę nepriimti administracinio akto ir jeigu jo neatšaukimas prieštarautų viešajam interesui;

4) dėl teisės nuostatos dalinio pakeitimo institucija turėtų teisę nepriimti administracinio akto, jeigu gavėjas nepasinaudojo suteikta nauda arba negavo iš administracinio akto išplaukiančios naudos ir kai administracinio akto neatšaukimas prieštarautų viešajam interesui;

5) siekiant užkirsti kelią didelei žalai bendrajai gėrybei arba ją pašalinti. 48 straipsnio 4 dalis taikoma *mutatis mutandis*.

3. Teisėtas administracinis aktas, kuriame numatytos tam tikram tikslui skirtos vienkartinės arba nuolatinės piniginės išmokos ar daloma turtinė nauda arba kuris yra būtina sąlyga tam, kad asmuo jas gautų, gali būti visiškai arba iš dalies atšauktas net ir po to, kai jis tampa neskundžiamas, atgaline data:

1) jeigu suteikus tokią išmoką ji nenaudojama arba nepanaudojama laiku ar pagal administraciniame akte nurodytą paskirtį;

2) jeigu administraciniame akte buvo nustatyta pareiga, kurios gavėjas neįvykdo arba neįvykdo per nustatytą laikotarpį. 48 straipsnio 4 dalis taikoma *mutatis mutandis*.

4. Atšauktas administracinis aktas tampa negaliojantis įsigaliojus atšaukimui, išskyrus atvejus, kai institucija nustato kitą datą.

5. Jeigu administracinis aktas nebegali būti apskųstas, sprendimus dėl atšaukimo priima pagal 3 dalį kompetenciją turinti institucija. Tai taikoma ir tais atvejais, kai atšauktiną administracinį aktą priėmė kita institucija.

6. Jeigu palankus administracinis aktas atšaukiamas 2 dalies 3–5 punktuose nurodytais atvejais, institucija nukentėjusio asmens prašymu turi atlyginti žalą, kurią jis patyrė dėl to, kad rėmėsi

tolesniu akto galiojimu, jeigu jo lūkesčiai verti apsaugos. Prireikus taikomi 48 straipsnio 3 dalies trečias–penktas sakiniai. Ginčai dėl žalos atlyginimo sprendžiami bendrosios kompetencijos teismuose.“

III. Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

43. *Air Berlin* iki 2017 m. antrojo pusmečio ir tuo laikotarpiu buvo taikomi ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje nustatyti įsipareigojimai (toliau – ES ATLPS įsipareigojimai). 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimu Prekybos tarnyba suteikė *Air Berlin* iš viso 28 759 739 aviacijos apyvartinius taršos leidimus 2012 m. ir 2013–2020 m. laikotarpiams. 2013–2020 m. kasmet suteikta po 3 174 922 aviacijos apyvartinius taršos leidimus. 2015 m. sausio 15 d. sprendimu Prekybos tarnyba iš dalies panaikino 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimą dėl leidimų suteikimo ir nustatė, kad suteikiami 18 779 668 aviacijos apyvartiniai taršos leidimai. Sprendimas buvo panaikintas atsižvelgiant į moratoriumą, nustatytą Reglamentu (ES) Nr. 421/2014[8], kuriuo sustabdytas tame reglamente nurodytų tarptautinių skrydžių įtraukimas į apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą 2013–2016 m. Šis sprendimas dėl panaikinimo buvo apibūdintas kaip galutinis.

44. 2017 m. rugpjūčio 15 d. *Air Berlin* pateikė prašymą iškelti jai bankroto bylą. Jurisdikciją iškelti bankroto bylą turintis teismas paskyrė *Air Berlin* laikinąja jos turto administratore („vorläufige Eigenverwaltung“). 2017 m. spalio 28 d. *Air Berlin* oficialiai nutraukė skrydžių veiklą. Pagrindinė bankroto byla buvo iškelta 2017 m. lapkričio 1 d. bankroto teismo nutartimi. 2018 m. sausio 16 d. ET (toliau – pareiškėjas) buvo paskirtas bankroto administratoriumi.

45. 2018 m. vasario 28 d. Prekybos tarnyba priėmė šešių punktų sprendimą, skirtą pareiškėjui, kaip bankroto administratoriui. 1 punkte Prekybos tarnyba, remdamasi neteisėtumu, iš dalies panaikino 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimą, iš dalies pakeistą 2015 m. sausio 15 d. sprendimu dėl dalinio panaikinimo, ir pakoregavo 2013–2020 m. suteiktų leidimų skaičių taip, kad būtų suteikta 12 159 960 leidimų. 2 punkte Prekybos tarnyba iš dalies panaikino leidimų suteikimą 2013–2020 m. laikotarpiui tiek, kiek atėmus 2012 m. suteikimo laikotarpiui suteiktus aviacijos apyvartinius taršos leidimus buvo viršytas 7 599 975 aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius. Prekybos tarnyba nurodė, kad jau buvo išduotas visas pakoreguotas 2013–2017 m. suteiktų leidimų skaičius ir 2018–2020 m. leidimų nebus suteikta. Prekybos tarnyba nurodė taikyti apsaugos priemonę – nedelsiant įvykdyti 1 ir 2 punktuose aptartą dalinį panaikinimą dėl neteisėtumo (3 punktas). Be to, Sąjungos registre esančios sąskaitos būklė buvo nedelsiant pakeista į „pašalinta“ (4 ir 5 punktai) ir buvo palikta teisė atšaukti suteikimo panaikinimą ir sąskaitos būklės pakeitimą į „pašalinta sąskaita“ (6 punktas).

46. Prekybos tarnyba nurodė, kad 2018 m. vasario 28 d. sprendimo 1 punkte nurodytas panaikinimas grindžiamas 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2017/2392, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87, siekiant išlaikyti dabartinius jos taikymo aviacijos veiklai apribojimus ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos

[8] 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė (OL L 129, 2014, p. 1).

priemonę[9], taigi, ji nustatė, kad 2017–2020 m. tam tikriems tarptautiniams skrydžiams ES ATLPS įsipareigojimai ir toliau netaikomi[10]. 2 punkte nurodytą panaikinimą lėmė tai, kad, kaip nurodė pati *Air Berlin*, pradėjus bankroto procedūrą, 2017 m. spalio 28 d. ji nutraukė skrydžius[11].

47. Pareiškėjo pateiktą skundą dėl 2018 m. vasario 28 d. sprendimo Prekybos tarnyba atmetė 2018 m. birželio 19 d. sprendimu. Prekybos tarnyba manė, kad pareiškėjas negali remtis teisėtų lūkesčių principu, nes pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalį aviacijos apyvartiniai taršos leidimai nebegali būti išduodami, jeigu aptariamas orlaivių naudotojas nebevykdo skrydžių, kuriems taikomi ES ATLPS įsipareigojimai. Be to, ji manė, kad nereikia atsižvelgti į Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtą sakinį, nes jo turinys neatsispindi Sąjungos materialinės teisės nuostatose ir Sąjungos teisės aktų leidėjas jo neįgyvendino.

48. 2018 m. liepos 23 d. pareiškėjas pateikė teisinės pagalbos prašymą, kad galėtų apskųsti tam tikras Prekybos tarnybos sprendimo dalis. 2019 m. gruodžio 16 d. *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* (Berlyno-Brandenburgo aukštesnysis administracinis teismas, Vokietija) suteikė pareiškėjui teisinę pagalbą per procesą pirmojoje instancijoje. Toje nutartyje tas nacionalinis teismas iš esmės nurodė, kad, atsižvelgiant į Direktyvos 2008/101 tikslą ir struktūrą, galima daryti išvadą, jog orlaivių veiklos nutraukimu negalima pateisinti sprendimo dėl leidimų suteikimo panaikinimo. Tokį rezultatą, kuris tam teismui taip pat neatrodo įtikinamas, iš esmės patvirtina tai, kad naujiems rinkos dalyviams negalima suteikti aviacijos apyvartinių taršos leidimų pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, jeigu nauja arba platesnė aviacijos veikla iš dalies arba visiškai yra kito orlaivių naudotojo anksčiau vykdytos aviacijos veiklos tęsimas. Dėl labai ribotų galimybių naujiems orlaivių naudotojams išduoti leidimus iš rezervo gerokai sumažėtų bendras suteiktinų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius, jeigu nutraukus aviacijos veiklą kartu turėtų būti panaikinti suteikti leidimai.

49. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar tai suderinama su Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimu, nes iš pradžių buvo siekiama paskirstyti 100 % ankstesnio laikotarpio aviacijos sektoriaus emisijų ir galiausiai šį kiekį sumažinti atitinkamai iki 97 % ir 95 % (Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 1 ir 2 dalys). *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* (Berlyno-Brandenburgo aukštesnysis administracinis teismas) priduria, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, kuris 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/29/EB, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87, siekiant patobulinti ir išplėsti Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą[12], 10a straipsnio 19 ir 20 dalyse jau buvo nustatęs specialiąsias taisykles dėl apyvartinių taršos leidimų suteikimo stacionariems įrenginiams veiklos nutraukimo arba jos žymaus sumažinimo atvejais, iš dalies pakeitė 10a straipsnio 20 dalį, kai Direktyva 2003/87 buvo iš dalies pakeista Direktyva 2018/410, bet nepasinaudojo proga reglamentuoti šios procedūros tuo atveju, kai iš dalies arba visiškai nutraukiama orlaivių naudotojo veikla.

50. Pareiškėjui skirtame 2019 m. balandžio 26 d. sprendime Prekybos tarnyba nurodė, kad nuo 2018 m. balandžio 30 d. pareiškėjas iš viso grąžino 795 754 leidimais mažiau, nei turėjo, taigi jis privalėjo sumokėti 82 806 161 EUR ir 24 centus. Prekybos tarnyba dar nepriėmė sprendimo dėl skundo, pateikto dėl šio sprendimo.

[9] OL L 350, 2017, p. 7.

[10] Panaikinimo teisinis pagrindas buvo *VwVfG* 48 straipsnio 2 dalis, Reglamentas 2017/2392 ir Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 2 dalis.

[11] Prašyme priimti prejudicinį sprendimą nurodyta, kad 2017 m. lapkričio mėn. buvo įvykdyti tik 23 skrydžiai, o *Air Berlin* ES išduota licencija oro susisiekimui vykdyti baigė galioti 2018 m. vasario 1 d. Panaikinimo teisinis pagrindas buvo *VwVfG* 48 straipsnio 2 dalies pirmas sakinys, siejamas su tam tikromis TEHG nuostatomis.

[12] OL L 140, 2009, p. 63.

51. 2020 m. sausio 2 d. skunde, pateiktame prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, pareiškėjas tvirtina, kad dalinis leidimų panaikinimas pagal 2018 m. vasario 28 d. Prekybos tarnybos sprendimo 2 punktą neturi teisinio pagrindo. Jis negali būti grindžiamas *VwVfG* 48 ir 49 straipsniais (neteisėto administracinio akto panaikinimas arba teisėto administracinio akto atšaukimas), nes nei TEHG 11 straipsnyje, nei kitose TEHG nuostatose nereglamentuojamas priimto sprendimo dėl leidimų suteikimo orlaivių naudotojui panaikinimas. Suteiktų leidimų panaikinimas taip pat nesuderinamas su Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimais, nes Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamojoje dalyje aiškiai nurodyta, kad teisė į paskirtus leidimus išlieka. Be to, tai logiška, nes bendras suteiktų apyvartinių taršos leidimų skaičius lieka nepakitęs.

52. Bet kuriuo atveju *Air Berlin* turėjo teisėtų lūkesčių dėl to, kad sprendimas suteikti leidimus toliau galios, ir didžiąją dalį 2017 m. išduotų aviacijos apyvartinių taršos leidimų buvo pardavusi dar 2017 m. pavasarį ir vasarą. Tai buvo padaryta laukiant ir tikintis apyvartinių taršos leidimų, kurie turėjo būti išduoti paskesniais apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpio metais. Tuo metu, kai buvo parduoti 2017 m. išduoti apyvartiniai taršos leidimai, bankroto dar nebuvo galima numatyti.

53. Taigi, atsižvelgiant į pareiškėjo šiuo metu turimą informaciją, 2017 m. rugpjūčio 11 d. buvo atsisakyta finansuoti *Air Berlin*. Šis atsisakymas toliau teikti kredito priemones buvo netikėtas ir lėmė *Air Berlin* bankrotą. Net jeigu pardavimo momentu bankrotą jau buvo galima numatyti, *Air Berlin* lūkesčiai būtų buvę teisėti.

54. Visus *Air Berlin* parko orlaivius nuomojo įvairūs nuomotojai. Per preliminarią bankroto procedūrą, taip pat iškėlus bankroto bylą parduodant turtą *Air Berlin* skirti laiko tarpsniai buvo parduoti kitoms oro transporto bendrovėms. Pareiškėjas nežinojo, ar šios bendrovės iš tikrųjų naudojo perimtus laiko tarpsnius taip, kaip juos anksčiau naudojo *Air Berlin*, ar jie buvo naudojami kitiems maršrutams. Parduoti laiko tarpsniai buvo skirti trumpų ir vidutinių skrydžių segmentui.

55. Pareiškėjas mano, kad aviacijos veiklos tęsimas, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, neturi reikšmės klausimui, ar sprendimas suteikti leidimus orlaivių naudotojams lieka galioti. Be to, klausimas, „kada“ laikoma, kad aviacijos veikla yra tęsiama, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, iki šiol nėra išaiškintas jurisprudencijoje.

56. Pareiškėjas taip pat mano, kad neįvykdytos *VwVfG* 49 straipsnio 2 dalies 3 punkto taikymo sąlygos. Jam nesuprantama, kodėl nepanaikinus sprendimo suteikti leidimus kiltų grėsmė viešajam interesui dėl ES ATLPS veikimo ir kodėl *Air Berlin* būtų suteiktas nepagrįstas pranašumas prieš kitus rinkos dalyvius. Nėra grėsmės, kad bus iškraipyta konkurencija, nes *Air Berlin* nebekonkuruoja rinkoje.

57. Atsakovė tvirtina, kad *VwVfG* 48 ir 49 straipsniai yra pakankamas pagrindas panaikinti 2018–2020 m. suteiktus leidimus. Iš pradžių leidimai 2013–2020 m. buvo suteikti atsižvelgiant į tai, kad *Air Berlin* vykdys aviacijos veiklą, kuriai taikomi ES ATLPS įsipareigojimai, iki 2020 m. Nuo tada, kai *Air Berlin* galutinai nutraukė skrydžių veiklą, jai nebetaikoma ES ATLPS, taigi ji nebepatenka į TEHG taikymo sritį. *Air Berlin* neteko orlaivių naudotojos statuso, kai baigėsi jos licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimas. Pagal TEHG teisė gauti leidimų susieta su ES ATLPS įsipareigojimų buvimu. Tai neprieštarauja Sąjungos teisei. 2018 m. vasario 28 d. Sprendime *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127) Teisingumo Teismas aiškiai nurodė, kad įrenginiui apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema taikoma tik jeigu jis išskiria tiesiogines

CO_2 emisijas. Pagal tą sprendimą tokie apyvartiniai taršos leidimai gali būti nemokamai suteikti tik įrenginiams, kuriuose vykdoma veikla pagal Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalį patenka į ES ATLPS. Šie argumentai *mutatis mutandis* taikomi aviacijos veiklai.

58. Taigi Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad orlaivių naudotojo, kuris nebevykdo skrydžių, kuriems taikoma ES ATLPS, sąskaita turi būti pašalinta. Pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 6 dalį iš tokios sąskaitos negalima inicijuoti jokių veiksmų, išskyrus veiksmus, vykdomus laikotarpiu, kuriuo sąskaita dar nebuvo pašalinta. Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad nacionalinis administratorius nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelėje prie kiekvieno orlaivių naudotojo ir kiekvienų metų žymi, ar tais metais orlaivių naudotojui bus suteikta aviacijos ATL, ar ne. Šių nuostatų įtraukimas į Reglamentą Nr. 389/2013 rodo, kad sprendimų skirti leidimus panaikinimas tikrai yra teisėtas.

59. Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamoji dalis prieštarauja ES ATLPS. Ši konstatuojamoji dalis buvo parengta prieš priimant Reglamentą Nr. 389/2013, kuris jai aiškiai prieštaravo, ir nebuvo pakartota reglamentuose Nr. 421/2014 bei 2017/2392, kuriais Direktyva 2003/87 iš dalies pakeista, kiek tai susiję su aviacija.

60. Pareiškėjas taip pat negali remtis teisėtais lūkesčiais, kuriuos verta apsaugoti. Nei leidimų suteikimo taisyklės, nei atsakovės veiksmai nesuteikė pagrindo tokiai prielaidai. Be to, panaikinimas atitinka viešąjį interesą. Jeigu leidimai būtų pateikti rinkai, būtų pažeistas prekybos apyvartiniais taršos leidimais teisės principas. Taip būtų iškreipta rinkos kaina.

61. Atsakovė teigia, kad suteiktų leidimų nepanaikinimas tuo atveju, kai nutraukiama aviacijos veikla, būtų nesuderinamas su SESV 107 straipsnyje nustatytu valstybės pagalbos draudimu, SESV 119 straipsnio 1 dalyje įtvirtintu atviros rinkos ekonomikos, kurioje vyksta laisva konkurencija, principu, Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 17 straipsnyje numatyta teise į nuosavybę ir Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintu lygybės principu.

62. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Direktyvą [2003/87] ir Direktyvą [2008/101], atsižvelgiant į Direktyvos [2008/101] 20 konstatuojamąją dalį, reikia aiškinti taip, kad pagal jas draudžiama panaikinti 2018–2020 m. nemokamus aviacijos apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojui, jei leidimai buvo suteikti 2013–2020 m. laikotarpiui, o orlaivių naudotojas nutraukė aviacijos veiklą dėl bankroto 2017 m.?

Ar Direktyvos 2003/87/EB 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad sprendimo suteikti leidimus panaikinimas nutraukus aviacijos veiklą dėl bankroto priklauso nuo to, ar kitos oro transporto bendrovės tęsia aviacijos veiklą? Ar Direktyvos [2003/87] 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad aviacijos veikla yra tęsiama tuo atveju, jei dalis (bankrutuojančios oro linijų bendrovės trumpų ir vidutinių skrydžių segmento) leidimų leistis vadinamuosiuose koordinuojamuosiuose oro uostuose (laiko tarpsniai) buvo parduoti trims kitoms oro transporto bendrovėms?

2. Jei į 1 klausimą būtų atsakyta teigiamai:

Ar Reglamento [Nr. 389/2013] 10 straipsnio 5 dalies, 29 straipsnio, 55 straipsnio 1 dalies a punkto ir 3 dalies ir 56 straipsnio nuostatos suderinamos su Direktyva [2003/87] ir Direktyva [2008/101] ir galioja tiek, kiek pagal jas draudžiama išduoti paskirtus, bet dar neišduotus nemokamus apyvartinius taršos leidimus tuo atveju, jei oro transporto bendrovė dėl bankroto nutraukia aviacijos veiklą?

3. Jei į 1 klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar direktyvas 2003/87/EB ir 2008/101/EB reikia aiškinti taip, kad pagal Sąjungos teisę privaloma panaikinti sprendimą dėl nemokamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo?

4. Tuo atveju, jei į 1 klausimą būtų atsakyta teigiamai, ir tuo atveju, jei į 3 klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar Direktyvos [2003/87] 3c straipsnio 3a dalį, 28a straipsnio 1 ir 2 dalis ir 28b straipsnio 2 dalį su pakeitimais, padarytais Direktyva [2018/410], reikia aiškinti taip, kad trečiasis prekybos laikotarpis orlaivių naudotojams baigiasi ne 2020 m. pabaigoje, o tik 2023 m.?

5. Jei į 4 klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojams trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta šiam laikotarpiui pasibaigus, suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus, jeigu tokia teisė į leidimus teismo sprendimu pripažįstama jau pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui, ar trečiajam prekybos laikotarpiui pasibaigus neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai išnyksta?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

63. Rašytines pastabas pateikė pareiškėjas, atsakovė, Vokietijos vyriausybė ir Komisija.

64. Šalims ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje nurodytiems suinteresuotiesiems asmenims buvo pateikti keli klausimai, į kuriuos buvo prašoma atsakyti raštu, taip pat keli klausimai, į kuriuos turėjo būti atsakyta žodžiu per posėdį. Atsakymus į rašytinius klausimus pateikė pareiškėjas, atsakovė, Vokietijos vyriausybė ir Komisija. Per 2021 m. birželio 10 d. posėdį jie taip pat pateikė žodines pastabas.

V. Vertinimas

A. Pirmasis klausimas

1. Pirma dalis

65. Pirmojo klausimo pirmoje dalyje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pagal iš dalies pakeistą Direktyvą 2003/87 draudžiama panaikinti[13] 2018–2020 m. orlaivių naudotojui nemokamai suteiktus aviacijos apyvartinius taršos leidimus, jei

[13] Atrodo, kad sąvoka „panaikinimas“ (angl. „withdrawal“) perimta iš Vokietijos teisės (žr. TEHG 9 straipsnio 6 dalį). Taip pat žr. *VwVfG* 48 ir 49 straipsnius. Kiek tai susiję su aviacija, ši sąvoka Direktyvoje 2003/87 nevartojama.

leidimai buvo suteikti 2013–2020 m. laikotarpiui, o orlaivių naudotojas nutraukė aviacijos veiklą dėl bankroto 2017 m.? Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui abejonių visų pirma kyla dėl to, kokią reikšmę reikia teikti Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtam sakiniui, kuriame nurodyta, kad „veiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos“.

a) Pirminės pastabos

66. Pirmajame klausime nurodyti leidimai susiję su prekybos laikotarpiu, kuris prasidėjo 2013 m. sausio 1 d. ir baigėsi 2020 m. gruodžio 31 d. Kadangi Direktyva 2008/101 aviacijos veikla buvo įtraukta į Direktyvą 2003/87, orlaivių naudotojams iš esmės taikoma ES ATLPS ir pagal Direktyvos 2003/87 12 straipsnio 2a dalį jie privalo kasmet atsisakyti leidimų skaičiaus, atitinkančio bendrą jų emisiją per praėjusius kalendorinius metus vykdant tos direktyvos I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą [14].

67. Pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnyje nustatytą procedūrą, susijusią su leidimų paskirstymu ir išdavimu orlaivių naudotojams, orlaivių naudotojai gali kreiptis [15] dėl nemokamai skiriamų leidimų, be kita ko, laikotarpiui, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d. [16]. Pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 dalies a punktą *bendrą* nemokamai *skiriamų leidimų skaičių*, be kita ko, 2013–2020 m. laikotarpiui, administruojanti valstybė narė apskaičiuoja kiekvienam orlaivio naudotojui pagal jame nurodytą metodiką [17].

68. Be to, pagal tos direktyvos 3e straipsnio 4 dalies b punktą administruojanti valstybė narė orlaivio naudotojui *kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių* nustato visam, be kita ko, 2013–2020 m. laikotarpiui, orlaivio naudotojui skirtų leidimų skaičių padalydama iš „laikotarpio, kuriuo tas orlaivio naudotojas *vykdo* I priede nurodytą *aviacijos veiklą*, metų skaičiaus“ [18].

69. Atsižvelgiant į Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 dalį akivaizdu, kad bendras kiekvienam orlaivių naudotojui skirtų leidimų skaičius ir jam kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičius nustatomas kiekvieno prekybos laikotarpio pradžioje, t. y. per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo, kuriame nustatomas, be kita ko, bendras per prekybos laikotarpį skirtų leidimų skaičius, priėmimo pagal tos direktyvos 3e straipsnio 3 dalį dienos.

70. O Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad leidimai, *skirti* pagal tos direktyvos 3e straipsnį ir jos 3f straipsnį, kuriame numatytas specialus tam tikriems orlaivių naudotojams skirtas rezervas, kiekvienais metais *išduodami* [iki] vasario 28 d.

[14] To nepadarius, skiriamos sankcijos pagal Direktyvos 2003/87 16 straipsnį.

[15] Į administruojančios valstybės narės, t. y. valstybės narės, atsakingos už ES ATLPS administravimą orlaivių naudotojo atžvilgiu pagal Direktyvos 2003/87 18a straipsnį, kompetentingą instituciją.

[16] Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalyje laikotarpiui, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d., nustatyta 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio (viršutinė) riba, taikoma per metus paskirstytinų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičiui. Pagal Direktyvos 2003/87 3 straipsnio s punktą „ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijos“ – tai „I priede nurodytai aviacijos veiklai naudojamų orlaivių metinio emisijų kiekio vidurkis 2004, 2005 ir 2006 kalendoriniais metais“. Pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 1 dalį orlaivių naudotojai galėjo kreiptis į administruojančios valstybės narės kompetentingą instituciją dėl nemokamai skiriamų leidimų, o pagal tos direktyvos 3e straipsnio 2 dalį tokios paraiškos buvo pateikiamos Komisijai, kuri apskaičiuodavo atskaitos dydį pagal 3e straipsnio 3 dalies e punktą tam, kad būtų galima nustatyti nemokamai skirtinų leidimų skaičių paraiškas dėl jų pateikusiems orlaivių naudotojams. Pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 3 dalies a punktą Komisija privalėjo iš anksto, likus 15 mėnesių, apskaičiuoti bendrą leidimų skaičių, kuris turi būti paskirstytas 2013–2020 m. laikotarpiui, ir priimti dėl to sprendimą.

[17] Naudodama, be kita ko, Komisijos nustatytą atskaitos dydį.

[18] Išskirta mano.

71. Direktyvoje 2003/87 konkrečiai nereglamentuota, kaip nemokamai suteikti leidimai turi būti vertinami tais atvejais, kai orlaivių naudotojas, kuriam jie buvo suteikti, nutraukia veiklą. Visiškai kitokia situacija yra kalbant apie Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 19 dalį, kuri buvo įterpta Direktyva 2009/29[19]. Šioje nuostatoje, kiek tai susiję su stacionariais įrenginiais, nustatyta, kad „nemokami apyvartiniai taršos leidimai neskiriami įrenginiui, kuris nutraukė veiklą“[20].

b) Argumentai

72. Pareiškėjas mano, kad šį skirtingą požiūrį lemia sąmoningas Sąjungos teisės aktų leidėjo pasirinkimas, kaip tai patvirtina Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtas sakinys. Pareiškėjas teigia, kad, atsižvelgiant į teisėkūros procedūrą, per kurią aviacijos sektorius buvo įtrauktas į Direktyvą 2003/87, akivaizdu, jog atitinkama struktūra buvo pasirinkta pagal tai, kurie nauji dalyviai iš esmės turi įsigyti būtinus apyvartinius taršos leidimus už tam tikrą mokestį aukcione arba rinkoje, o nutraukus veiklą jau paskirstyti leidimai toliau išduodami iki prekybos laikotarpio pabaigos. Priešingu atveju panaikinus tokius leidimus būtų dirbtinai sumažintas bendras leidimų skaičius ir pažeista teisės aktų leidėjo siekiama klimato apsaugos ir ekonominių aspektų pusiausvyra, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87 5 konstatuojamojoje dalyje. Taigi, Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalyje iš esmės nustatyta, kad prekybos laikotarpiu, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d., bendras paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų kiekio[21]. Pareiškėjas teigia, kad aviacijos veiklos nutraukimas nebūtinai reiškia, kad atitinkami eismo srautai išnyksta iš rinkos. Kiti naudotojai dar gali padidinti savo rinkos dalį ir daugelį bankrutavusio naudotojo vykdytų maršrutų ateityje vykdo kiti naudotojai.

73. Pareiškėjas mano, kad, atsižvelgiant į tai, jog pasibaigus
Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 2 dalyje nurodytam laikotarpiui, t. y. 2015 m. birželio 30 d., negalima prašyti nemokamai suteikti leidimų iš specialiojo rezervo – naudotojai turi įsigyti leidimus rinkoje. Taigi logiška, kad aviacijos veiklą nutraukęs naudotojas nepraranda suteiktų leidimų. Pareiškėjas taip pat mano, kad tolesnis leidimų suteikimas nepriklauso nuo to, ar kitas naudotojas tęsia aviacijos veiklą, kaip tai suprantama pagal
Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalies b punktą, nes aviacijos veiklos „tęsimo“ klausimas svarbus tik dėl teisės pasinaudoti specialiuoju rezervu praradimo – dėl to šioje byloje nesiginčijama. Pareiškėjas teigia, kad Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalies b punkte nereglamentuojama, kas nutinka leidimui tais atvejais, kai nutraukiama veikla, bet daroma prielaida, kad veiklą nutraukusių orlaivių naudotojų leidimai paprastai išsaugomi. Be to, 20 konstatuojamojoje dalyje nedaroma skirtumo pagal tai, ar kita įmonė tęsia veiklą, ar ne.

74. O Vokietijos vyriausybė mano, kad nei pagal Direktyvą 2003/87, nei pagal Direktyvą 2008/101 nedraudžiama atšaukti leidimų orlaivių veiklai, jeigu jų naudotojas tampa nemokus. Šiuo klausimu ji remiasi, be kita ko, Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalimi, siejama su tos direktyvos I priedu ir 3 straipsnio o bei f punktais. Vokietijos vyriausybė mano, kad, jeigu pareiškėjas parduotų aptariamus leidimus, tai būtų naudinga *Air Berlin* kreditoriams, bet nepadėtų siekti Direktyvos 2003/87 tikslo apsaugoti aplinką. Ji, be kita ko, pažymi, kad *Air Berlin* išduotų leidimų skaičius sudarė apie 30 % visų 2017 m. Prekybos tarnybos išduotų leidimų. Jeigu tokie leidimai

[19] Pažymėtina, kad tai buvo padaryta po to, kai į Direktyvą 2003/87 buvo įtraukta aviacija.

[20] Taip pat žr. 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/331, kuriuo nustatomos suderinto nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnį pereinamojo laikotarpio Sąjungos taisyklės (OL L 59, 2019, p. 8), 26 straipsnį.

[21] Ši procentinė dalis gali būti peržiūrėta vykdant bendrą Direktyvos 2003/87 peržiūrą. Žr. Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 3 dalį ir 30 straipsnio 4 dalį.

turėtų būti išduoti 2018–2020 m. laikotarpiui, jų būtų dvigubai daugiau, nei parduodama aukcione, kuriame pagal Direktyvos 2003/87 3d straipsnio 2 dalį parduodama 15 % aviacijos apyvartinių taršos leidimų.

75. Vokietijos vyriausybė mano, kad, aviacijos srityje nesant nuostatos, lygiavertės Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 19 daliai, susijusiai su stacionariais įrenginiais, valstybės narės pagal procesinės autonomijos principą gali nustatyti leidimų atšaukimo arba panaikinimo taisykles, taikomas tais atvejais, kai orlaivių naudotojas nutraukia veiklą. Ši vyriausybė tvirtina, kad Reglamento Nr. 389/2013 nuostatos, būtent 10 straipsnio 3, 5 ir 6 dalys, 29 straipsnis, 55 straipsnio 1 dalies a punktas ir 56 straipsnio 2 bei 3 dalys, patvirtina, kad nutraukus aviacijos veiklą prarandama teisė gauti leidimų ir teisė pasinaudoti sąskaitoje esančiais leidimais.

76. Komisija mano, kad, nesant šį klausimą reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, pagal suformuotą jurisprudenciją šios normos turi būti reglamentuotos kiekvienos valstybės narės vidaus teisės sistemoje taikant procesinės autonomijos principą su sąlyga, kad jos nebus mažiau palankios nei tos, kurios reglamentuoja panašias vidaus situacijas (lygiavertiškumo principas), ir kad dėl jų naudojimasis Sąjungos teisėje nustatytomis teisėmis netaps praktiškai neįmanomas arba pernelyg sudėtingas (veiksmingumo principas)[22]. Komisija pažymi, kad, jeigu aptariami nemokamai suteikti leidimai nebūtų panaikinti, prekybos sistema būtų labai iškreipta. *Air Berlin* situacija yra tokia pati kaip ir daugiau kaip 40 orlaivių naudotojų, kurie nuo 2013 m. nutraukė veiklą. Nesant galimybės panaikinti suteiktus leidimus, šioms bendrovėms iki 2023 m. pabaigos būtų buvę nemokamai suteikta apie 28 mln. leidimų, nepaisant jų skrydžių nutraukimo. Be to, jeigu leidimai būtų suteikiami nemokamai ir kartu parduodami aukcione, bendras jų skaičius padidėtų 33 mln. – šis skaičius prilygsta Bulgarijos arba Norvegijos išmetamųjų teršalų, kuriems taikoma ES ATLPS, kiekiui per metus (visuose sektoriuose) arba 40 % aviacijos sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekiui 2019 m. Bendra šių leidimų vertė viršija 700 000 000 EUR. Tokio didelio nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičiaus suteikimas be atitinkamos pareigos jų gavėjams atsisakyti tų apyvartinių taršos leidimų turėtų neigiamą poveikį apyvartinių taršos leidimų prekybos rinkai ir labai pakenktų ES ATLPS vientisumui.

c) Analizė

77. Mano nuomone, priešingai, nei pastabose tvirtina Komisija ir kiek mažiau – Vokietijos vyriausybė, orlaivių naudotojui nemokamai suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų panaikinimas jo bankroto atveju nėra susijęs vien su nacionaline procesine autonomija, kuri priklauso valstybių narių kompetencijai, kai šis klausimas Sąjungos teisėje nėra aiškiai reglamentuojamas taip, kaip Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 19 dalyje. Siūlau įrodyti, kad pagal daugelį Direktyvos 2003/87 nuostatų draudžiama orlaivių naudotojui nutraukus aviacijos veiklą jam išduoti nemokamai suteiktus aviacijos apyvartinius taršos leidimus.

78. Atsižvelgiant į tai, kad aptariami leidimai buvo nemokamai suteikti pagal Sąjungos teisės aktų nuostatas ir nėra susiję su aviacijos veiklos vykdytojos (šiuo atveju – *Air Berlin*) turtu arba veikla, jie nėra turtinės teisės, kurios turi būti saugomos Sąjungos teisės sistemoje pagal, be kita ko, Chartijos 17 straipsnį[23]. Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema tiesiog yra mechanizmas, skirtas tam tikram ekonominiam elgesiui (būtent šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo

[22] 2018 m. vasario 22 d. Sprendimas *INEOS Köln* (C-572/16, EU:C:2018:100, 42 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[23] Pagal analogiją žr. 1994 m. kovo 24 d. Sprendimą *Bostock* (C-2/92, EU:C:1994:116, 19 punktas).

mažinimui) skatinti. Nors leidimais galėjo būti prekiaujama ir tai buvo daroma [24], tai buvo leidžiama įmonėms, šiaip vykdančioms ekonominę veiklą (kaip antai aviacijos), kurią vykdant neišvengiamai prisidedama prie aplinkos taršos. Niekada nebuvo numatyta, kad iš pačių šių leidimų gali būti gaunama piniginės naudos, neatsižvelgiant į šią ekonominę veiklą, arba kad jie bus laikomi prilygstančiais kvazivaliutai, kuri per bankroto procedūrą galėtų būti laikoma likvidžiuoju turtu.

79. Vis dėlto, jeigu aviacijos veiklos vykdytojas ir toliau atitinka tokių leidimų nemokamo suteikimo ir išdavimo sąlygas, atsisakymas išduoti šiuos aviacijos apyvartinius taršos leidimus pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį prieštarautų teisinio saugumo principui, kuris konkrečiai reikalauja, kad teisės aktai, privatiems asmenims arba įmonėms sukeliantys nepalankių pasekmių, būtų aiškūs, tikslūs ir teisės subjektai numatytų jų taikymą [25], ir, žinoma, Chartijos 20 straipsnyje numatytai teisei į lygybę prieš įstatymą [26].

80. Visa tai reiškia, kad tokios prekybos sistemos – nesvarbu, ar tai būtų anksčiau taikytos pieno kvotos, ar dabartinės apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos – paprastai lemia ypatingos turto rūšies atsiradimą. Nors šis turtas turi tam tikrą piniginę vertę (šiaip ar taip, juo galima prekiauti), jis skiriasi nuo įprasto monetizuoto turto, kuris yra Chartijoje, Europos žmogaus teisių konvencijoje ir valstybių narių konstitucijose pripažįstamų nuosavybės teisių tradicinės sampratos pagrindas, nes jis iš esmės susietas su pačia ekonomine veikla ir jo suteikimą, išdavimą bei galiojimo trukmę reglamentuojančiomis teisės aktų nuostatomis. Taigi asmenys, teigiantys, kad buvo pažeistos jų teisės į prekybos sistemos turtą, paprastai turi remtis teisėtų lūkesčių principu, o ne pačiomis nuosavybės teisėmis.

81. Taip yra ir šiuo atveju, nes pareiškėjas taip pat remiasi teisėtų lūkesčių principu. Mano nuomone, nors teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių principai tam tikra prasme yra susiję, antrasis principas grindžiamas, be kita ko, tam tikrų garantijų buvimu. Taigi, pavyzdžiui, 2019 m. kovo 5 d. Sprendime *Eesti Pagar* (C-349/17, EU:C:2019:172, 97 punktas) Teisingumo Teismas nurodė, kad teisė remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu reiškia, kad kompetentingos Sąjungos valdžios institucijos iš leidžiamų ir patikimų šaltinių suinteresuotajam asmeniui pateikė tikslias, besąlygines ir tikrovę atitinkančias garantijas. Iš tiesų šią teisę turi kiekvienas asmuo, kuriam Sąjungos institucija, įstaiga ar agentūra, suteikdama konkrečių garantijų, sukėlė pagrįstų lūkesčių. Tokias garantijas, neatsižvelgiant į jų pateikimo formą, sudaro tiksli, besąlygiška ir tikrovę atitinkanti informacija [27]. Kadangi Teisingumo Teismo turimoje bylos medžiagoje nenurodyta, kad, be kita ko, Sąjungos institucija arba juo labiau Prekybos tarnyba *Air Berlin* suteikė tokias garantijas, neatrodo, kad šioje byloje šis principas būtų svarbus.

[24] Žr., pavyzdžiui, Reglamento Nr. 389/2013 40 straipsnį.

[25] 2005 m. birželio 7 d. Sprendimas *VEMW ir kt.* (C-17/03, EU:C:2005:362, 80 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip pat žr. 2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimą *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba* (C-482/17, EU:C:2019:1035, 148 punktas).

[26] Lygybė prieš įstatymą yra bendrasis Sąjungos teisės principas, pagal kurį reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pateisinamas. Žr. 2013 m. spalio 17 d. Sprendimą *Schaible* (C-101/12, EU:C:2013:661, 76 punktas).

[27] Taip pat žr. 2019 m. gruodžio 3 d. Sprendimą *Čekijos Respublika / Parlamentas ir Taryba* (C-482/17, EU:C:2019:1035, 153 punktas).

82. Norint įvertinti tokią atitiktį, dabar reikia išnagrinėti reikšmingas teisės aktų nuostatas [28]. Kaip jau nurodžiau, pareiškėjas pastabose dažnai remiasi Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtu sakiniu. Šiame sakinyje aiškiai nurodyta, kad orlaivių naudotojai, kurie nutraukia veiklą, taigi, tampa nemokūs, vis dėlto turi teisę reikalauti, kad jiems būtų „išduodami [leidimai] iki laikotarpio, kuriam jau buvo paskirti nemokami leidimai, pabaigos“.

83. Nepaisant to, kad šio 20 konstatuojamosios dalies sakinio formuluotė yra aiški ir nedviprasmiška, nei Direktyvoje 2003/87, nei juo labiau Direktyvoje 2008/101 nėra jį atitinkančių arba kaip nors jam lygiaverčių materialinių nuostatų. Kaip susiklostė tokia situacija?

84. Atsakydama į Teisingumo Teismo jai raštu pateiktą klausimą Komisija patvirtino, kad galutiniame Direktyvos 2008/101 tekste jo 20 konstatuojamosios dalies ketvirtas sakinys buvo paliktas per klaidą. Iš tiesų per 2021 m. birželio 10 d. vykusį žodinį bylos nagrinėjimą Komisijos atstovas net pasakė, kad Komisijai gėda dėl to, kad į teisės akto projektą įsivėlė tokia klaida, ir kad šis teisės aktas buvo priimtas to nepastebėjus.

85. Komisija tvirtino, kad ši klaida atsirado dėl to, kad per teisėkūros procedūrą, per kurią priimta Direktyva 2008/101, buvo pateikta keletas galimų variantų. Komisijos pasiūlyme buvo numatyta, kad nauji dalyviai superka leidimus, o kartu ir galimybė iš rinkos pasitraukiantiems naudotojams išlaikyti jiems suteiktus leidimus prekybos laikotarpiu, kad būtų užtikrintas pakankamas leidimų prieinamumas. Komisijos teigimu, kadangi galiausiai buvo nuspręsta naujiems rinkoms dalyviams pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnį sukurti specialų rezervą, nemokamai suteiktų leidimų išsaugojimas nutraukus veiklą neteko prasmės.

86. Nors direktyvos konstatuojamosios dalies tekstu galima remtis siekiant patikslinti tos direktyvos nuostatą ir ji yra svarbi aiškinimo priemonė [29], pagal suformuotą jurisprudenciją *pati* Sąjungos teisės akto preambulė neturi privalomosios teisinės galios. Tokia preambule negali būti remiamasi nei nukrypstant nuo atitinkamos direktyvos nuostatų, nei aiškinant nuostatas akivaizdžiai jų formuluotei priešinga prasme (*contra legem*) [30]. Kadangi pati konstatuojamoji dalis neturi teisinės galios, direktyvos tekste nesant ją atitinkančių arba patvirtinančių nuostatų, *vien ja* negalima remtis, siekiant pagrįsti teises arba pareigas [31].

87. Iš tiesu, jeigu būtų padaryta kitokia išvada, taip iš esmės būtų pažeistas teisinio saugumo principas, kuris yra esminis teisinės valstybės elementas. Turi būti laikoma, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas kalba per teisės akto, kaip antai direktyvos, materialinės teisės nuostatas, o jo konstatuojamosios dalys yra papildomos pastabos, padedančios aiškinti nuostatas. Vis dėlto, jeigu šiose materialinėse nuostatose tam tikru klausimu nieko nepasakyta, iš tikrųjų negalima remtis konstatuojamosios dalies (nepaisant to, ar ji įtraukta per klaidą), kurioje nurodyta kitaip, buvimu, siekiant paneigti arba papildyti tas teisės akto nuostatas.

[28] Žr. šios išvados 79 punktą. Pagal suformuotą jurisprudenciją tinkamai aiškinant Sąjungos teisės nuostatą būtina atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į jos kontekstą bei aktu, kuriame ji įtvirtinta, siekiamus tikslus. Sąjungos teisės nuostatos genezė kartais taip pat gali suteikti reikšmingos informacijos ją aiškinant. 2020 m. birželio 25 d. Sprendimas *A ir kt. (Vėjo jėgainės Alternyje ir Nevelėje)* (C-24/19, EU:C:2020:503, 37 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[29] 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Puppinck ir kt. / Komisija* (C-418/18 P, EU:C:2019:1113, 75 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[30] 2014 m. birželio 19 d. Sprendimas *Karen Millen Fashions* (C-345/13, EU:C:2014:2013, 31 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[31] Šiuo klausimu taip pat manau, kad šalis negali remtis Sąjungos teisės akto, kaip antai direktyvos, geneze, siekdama aiškinti tokį aktą priešingai jo formuluotei (*contra legem*), arba juo labiau nesant aiškių direktyvos nuostatų, priešingai aiškiai nurodytiems tos direktyvos tikslams.

88. Bet kuriuo atveju pagal keletą Direktyvos 2003/87 nuostatų akivaizdžiai draudžiama pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį *išduoti* aviacijos apyvartinius taršos leidimus buvusiam orlaivių naudotojui, kaip antai *Air Berlin*, kuris nebevykdo aviacijos veiklos pagal tos direktyvos 3e straipsnio 4 dalies b punktą.

89. Pirma, Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalis taikoma tos direktyvos I priede nurodytoms veiklos rūšims, kurias vykdant išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Aviacija yra viena iš I priede išvardytų veiklos rūšių. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, kad *Air Berlin* oficialiai nutraukė veiklą 2017 m. spalio 28 d.[32]. Taigi akivaizdu, kad *Air Berlin* nebevykdė aviacijos veiklos bylai reikšmingu 2018–2020 m. laikotarpiu. Atsižvelgiant į tai, galima daryti išvadą, kad pagal Direktyvos 2003/87 3a straipsnį ji nebepateko į tos direktyvos II skyriaus („Aviacija“) ir jo nuostatų, taikomų leidimų paskirstymui ir, dar svarbiau, išdavimui aviacijos veiklai tuo laikotarpiu, taikymo sritį. Tai patvirtina aviacijos veiklos išimtys, nurodytos Direktyvos 2003/87 I priede prie kategorijos „Aviacija“ j punkte, kuriame nurodyta, kad, jeigu orlaivio naudotojas vykdo per tris iš eilės keturių mėnesių laikotarpius mažiau nei 243 skrydžius per laikotarpį arba skrydžius, kurių bendras metinis išmetamų teršalų kiekis yra mažesnis kaip 10 000 tonų, jam tos direktyvos II skyriaus nuostatos netaikomos.

90. Antra, pagal Direktyvos 2003/87 3 straipsnio o punktą *Air Berlin*, kuri nutraukė veiklą 2017 m. spalio 28 d., tuo momentu nustojo būti „orlaivio naudotoja“, naudojanti orlaivį tos direktyvos I priede nurodytai aviacijos veiklai vykdyti.

91. Trečia, manau, kad Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 ir 5 dalys šiomis aplinkybėmis ypač svarbios. Kaip jau minėta, Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 dalies a punkte nustatyta, kaip apskaičiuojamas bendras orlaivių naudotojui, be kita ko, 2013–2020 m. laikotarpiui skirtų leidimų skaičius, o 3e straipsnio 4 dalies b punkte nustatyta, kaip apskaičiuojamas orlaivių naudotojui per metus nemokamai skirtų leidimų skaičius. Antroji nuostata grindžiama prielaida, kad orlaivių naudotojas atitinkamais metais *vykdo* aviacijos veiklą. Be to,
Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad iki vasario 28 d. „administruojančios valstybės narės kompetentinga institucija *kiekvienam orlaivio naudotojui išduoda* tam orlaivio naudotojui tiems metams [pagal tos direktyvos 3e ir 3f straipsnius] skirtų leidimų skaičių“[33].

92. Taigi, mano nuomone, atsižvelgiant į Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalies, siejamos su, be kita ko, tos direktyvos 3e straipsnio 4 dalies b punktu, tekstą, akivaizdu, kad nors Prekybos tarnyba vasario 28 d. turėtų orlaivių naudotojai *išduoti* jai tiems metams suteiktus leidimus pagal Direktyvos 2003/87 3e ir 3f straipsnius, ji jų negali išduoti (aptariamu atveju 2018–2020 m. laikotarpiui) buvusiai orlaivių naudotojai, kaip antai *Air Berlin*, kuri nutraukė veiklą, taigi nebevykdė aviacijos veiklos.

93. Ketvirta, atsižvelgiant į tai, kad *Air Berlin* nebuvo orlaivių naudotoja ir neužsiėmė aviacijos veikla, taip pat nevykdė šios veiklos 2018–2020 m. laikotarpiu, jai tuo laikotarpiu nebuvo taikomas ES ATLPS įsipareigojimas pagal Direktyvos 2003/87 12 straipsnio 2a dalį, taigi, ji neturi teisės reikalauti nemokamai išduoti leidimų už tą laikotarpį. Šiuo klausimu pagal analogiją pažymėtina, kad pagal Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 1 dalies a punktą[34] orlaivių naudotojams netaikomi ES ATLPS įsipareigojimai dėl išmetamųjų teršalų, kurie išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose šalyse, ir iš jų. Direktyvos 2003/87 28a straipsnio

[32] Pažymėtina, kad, nepaisant to, jog *Air Berlin* nutraukė veiklą 2017 m. spalio 28 d., atrodo, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas ginčas susijęs tik su 2018–2020 m. laikotarpiu, bet tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

[33] Išskirta mano.

[34] Redakcijos, iš dalies pakeistos Reglamentu 2017/2392.

2 dalyje, kuria nukrypstama nuo tos direktyvos 3e ir 3f straipsnių, nustatyta, be kita ko, kad orlaivių naudotojams, kuriems taikoma tos direktyvos 28a straipsnio 1 dalies a punkte numatyta nukrypti leidžianti nuostata, *kiekvienais metais išduodamų nemokamų apyvartinių taršos leidimų skaičius proporcingai sumažinamas pagal* jos 3e ir 3f straipsniuose numatytą *sumažintą atsisakytinų apyvartinių taršos leidimų skaičių* [35].

94. Manau, kad *metinis* nemokamai suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų *išdavimas* vasario 28 d. pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį iš esmės susijęs su orlaivių naudotojo statuso išsaugojimu, aviacijos veiklos vykdymu ir nuolatinių ES ATLPS įsipareigojimų turėjimu atitinkamu metu. Nors tenka apgailestauti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas aviacijos srityje nepriėmė specialiosios nuostatos, atitinkančios dėl stacionarių įrenginių priimtą Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 19 dalį, vis dėlto Prekybos tarnyba neturi teisės išduoti *Air Berlin* tokių leidimų 2018–2020 m. laikotarpiui, nes ši nebėra orlaivių naudotoja, nevykdo aviacijos veiklos ir jai aptariamu laikotarpiu netaikomi ES ATLPS įsipareigojimai. Šiuo klausimu, atsižvelgiant į, be kita ko, Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalies, 3a straipsnio, 3 straipsnio o punkto, 3e straipsnio 1 ir 5 dalių, 12 straipsnio 2a dalies, 28a straipsnio 1 ir 2 dalių ir I priedo aiškų ir tikslų tekstą, kuris užtikrina jų taikymo nuspėjamumą, pareiškėjas negali reikalauti *išduoti* aptariamų leidimų, remdamasis teisinio saugumo principu.

95. Šį aiškinimą patvirtina Direktyvos 2003/87 tikslai ir jos bendra struktūra. Manau, kad jeigu Prekybos tarnyba išduotų pareiškėjui, *Air Berlin* likvidatoriui, nemokamai suteiktus aviacijos apyvartinius taršos leidimus 2018–2020 m. laikotarpiui po to, kai ta buvusi orlaivių naudotoja nutraukė veiklą ir jai nebetaikomi ES ATLPS įsipareigojimai, tai prieštarautų Direktyvos 2003/87, kuria siekiama suderinti aplinkos apsaugą ir ekonomikos plėtrą, veiksmingumą [36]. Tokiu atveju nebelieka nemokamo leidimų suteikimo ir išdavimo *Air Berlin* pagal ES ATLPS loginio pagrindo [37] ir dėl to pareiškėjas tik gauna netikėtai didelės naudos, o ES ATLPS padaroma žala [38].

[35] Panaši nukrypti leidžianti nuostata pirmiausia buvo įtraukta į Direktyvą 2003/87 Reglamentu Nr. 421/2014. Atsižvelgiant į Teisingumo Teismo turimą bylos medžiagą atrodo, kad 2015 m. sausio 15 d. sprendimu Prekybos tarnyba leidimus, kurie anksčiau buvo nemokamai suteikti *Air Berlin*, panaikino po to, kai buvo priimtas Reglamentas Nr. 421/2014. Šis sprendimas dėl panaikinimo tapo galutinis. Žr. prašymo priimti prejudicinį sprendimą 4 puslapį. Aptariamas dalinis panaikinimas ir 2015 m. sausio 15 d. Prekybos tarnybos sprendimas taip pat nurodyti 2018 m. vasario 28 d. Prekybos tarnybos sprendimo 1 punkte.

[36] Direktyvos 2003/87 tikslas yra sukurti apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, kuria siekiama sumažinti į atmosferą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį tiek, kad jis būtų tokio lygio, kad pavojingas antropogeninis poveikis nesutrikdytų klimato sistemos, ir kurios galutinis tikslas yra aplinkos apsauga. Ši sistema grindžiama ekonomine logika, pagal kurią visi jos dalyviai skatinami išmesti mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nei jie turi teisę pagal pirma suteiktus leidimus, kad galėtų juos perleisti kitiems dalyviams, kurių emisijos viršija jiems suteiktų leidimų skaičių. 2020 m. gruodžio 3 d. Sprendimas *Ingredion Germany* (C-320/19, EU:C:2020:983, 38 ir 39 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija). 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendime *Air Transport Association of America ir kt.* (C-366/10, EU:C:2011:864, 138 punktas) Teisingumo Teismas nurodė, kad Direktyvos 2008/101 nuostatose numatytų taisyklių tikslas – išplėsti Direktyva 2003/87 sukurtą šiltnamio efektą sukeliančių dujų leidimų prekybos sistemą ir įtraukti į ją orlaivių naudotojus. Taigi jomis, be kita ko, siekiama geresnės aplinkos apsaugos tikslo.

[37] Direktyvos 2008/101 14 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „šia direktyva daromų Direktyvos 2003/87/EB pakeitimų tikslas – mažinti aviacijai priskirtiną poveikį klimato kaitai įtraukiant aviacijos išmetamuosius teršalus į Bendrijos sistemą“.

[38] 2016 m. liepos 28 d. Sprendime *Vattenfall Europe Generation* (C-457/15, EU:C:2016:613, 27 punktas) Teisingumo Teismas nurodė, kad bendra Direktyvos 2003/87 struktūra grindžiama griežta išduotų, turimų, perleistų ir panaikintų apyvartinių taršos leidimų apskaita. Kai orlaivių naudotojas nutraukia veiklą ir jam nebetaikomi ES ATLPS įsipareigojimai, nebelieka viso nemokamo leidimų išdavimo jam loginio pagrindo. Mano nuomone, tokiais atvejais nemokamai išduodant leidimus būtų pažeistos ne tik konkrečios Direktyvos 2003/87 nuostatos, bet ir jos bendra struktūra.

96. Taigi, atsakant į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo trečiąjį klausimą, galima teigti, kad negalima pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį išduoti nemokamai suteiktų leidimų, jeigu orlaivių naudotojas nutraukė veiklą [39]. Priešinga išvada pažeistų Sąjungos mastu suderintas taisykles dėl nemokamo leidimų suteikimo ir išdavimo, kurios yra Direktyvos 2003/87 esminės nuostatos [40].

97. Pareiškėjas daug reikšmės teikia tam, kad leidimų panaikinimas pažeistų Direktyvos 2003/87 tikslus ir suardytų, pirma, išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir, antra, ekonomikos plėtros bei užimtumo pusiausvyrą, kurią siekiama užtikrinti šia direktyva [41]. Šiuo klausimu jis pažymi, kad Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalyje 2013–2020 m. prekybos laikotarpiui nustatyta ankstesnio laikotarpio emisijų 95 % (viršutinė) riba yra politinio kompromiso rezultatas ir pasiekta sudėtinga pusiausvyra, kuriai įtakos turėjo ir ekonominės pasekmės, kurių galėtų kilti sumažinus leidimų skaičių. Vis dėlto Komisija tvirtina, kad nepanaikinus nemokamai suteiktų leidimų būtų labai iškraipyta ES ATLPS.

98. Manau, kad nors Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalyje nustatyta ankstesnio laikotarpio emisijų 95 % (viršutinė) riba dėl orlaivių naudotojams suteiktinų leidimų, ši procentinė dalis nėra nekintama, nes pagal Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalies pirmą sakinį ji gali būti peržiūrėta per bendrą Direktyvos 2003/87 peržiūrą [42]. Be to, nemokamų leidimų, kurie turi būti išduoti pagal Direktyvos 2003/87 3e ir 3f straipsnius, skaičius (taigi galiausiai netiesiogiai ir tos direktyvos 3c straipsnio 2 dalyje nustatyta 95 % viršutinė riba) buvo sumažintas reglamentais Nr. 421/2014 ir 2017/2392, siekiant apriboti ES ATLPS taikymo sritį ir taip ją pritaikyti aviacijos sektoriui, kad ateityje būtų sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriuo būtų kontroliuojamas aviacijos poveikis išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui [43]. Taigi manau, kad įvertinti grėsmę, kuri tariamai kyla Direktyva 2003/87 siekiamai pusiausvyrai dėl pernelyg didelio arba pernelyg mažo nemokamų leidimų skaičiaus [44], ir jos klausimą išspręsti gali ir tikrai privalo tik Sąjungos teisės aktų leidėjas.

99. Taigi, į pirmojo prejudicinio klausimo pirmą dalį siūlau atsakyti taip, kad pagal Direktyvos 2003/87 2 straipsnio 1 dalį, 3a straipsnį, 3 straipsnio o punktą, 3e straipsnio 1 ir 5 dalis, 12 straipsnio 2a dalį, 28a straipsnio 1 ir 2 dalis ir I priedą draudžiama orlaivių naudotojui kasmet išduoti nemokamai suteikiamus aviacijos apyvartinius taršos leidimus, kai jis nutraukia aviacijos veiklą.

[39] Atsižvelgdama į tai, kad *Air Berlin* galutinai nutraukė aviacijos veiklą dėl bankroto, taigi, jos neatnaujino 2018–2020 m. laikotarpiu, Prekybos tarnyba, siekdama užtikrinti teisinį saugumą ir Direktyvos 2003/87 veiksmingą įgyvendinimą pagal jos nacionalinės teisės sistemą, gali panaikinti *pradinį sprendimą dėl leidimų suteikimo* arba jį iš dalies pakeisti, kiek tai susiję su tuo laikotarpiu. Taigi pagal Sąjungos teisę taip panaikinti arba iš dalies pakeisti sprendimą leidžiama, bet neprivaloma, išskyrus atvejus, kai būtina užtikrinti teisinį saugumą ir veiksmingą Direktyvos 2003/87 įgyvendinimą pagal nacionalinę teisę. Privaloma užtikrinti tai, kad *Air Berlin* 2018–2020 m. laikotarpiui *negalėtų būti išduoti nemokamai suteikti leidimai*.

[40] Pagal analogiją žr. 2016 m. birželio 22 d. Sprendimą *DK Recycling und Roheisen / Komisija* (C-540/14 P, EU:C:2016:469, 51–54 punktai).

[41] Žr. Direktyvos 2003/87 5 konstatuojamąją dalį.

[42] Pirmiausia pažymėtina, kad pareiškėjo teiginiai dėl išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimo ir ekonomikos plėtros bei užimtumo pusiausvyros pažeidimo dėl leidimų panaikinimo yra tik pareiškimas. Teisingumo Teismui pateiktoje bylos medžiagoje nėra tokio pažeidimo įrodymų (net ir nepatvirtintų).

[43] Taip pat žr. Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 3 dalį, kurioje nustatyta, kad Komisija peržiūri bendrą orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičių, laikydamasi 30 straipsnio 4 dalies.

[44] Be to, atsižvelgiant į mano atsakymą į penktąjį klausimą, atrodo, kad iš tikrųjų apyvartinių taršos leidimų netrūksta, bet tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

2. Antra dalis

100. Pirmojo klausimo antroje dalyje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar sprendimo dėl leidimų suteikimo panaikinimas po to, kai orlaivių naudotojas dėl bankroto nutraukia veiklą, priklauso nuo to, ar kiti orlaivių naudotojai tęsia aviacijos veiklą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat iš esmės klausia, ar aviacijos veikla tęsiama, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, tuo atveju, jeigu *Air Berlin* pardavė dalį laiko tarpsnių kitoms orlaivių naudotojoms, būtent *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook*.

101. Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalyje numatyta sudaryti specialų rezervą, iš kurio pagal šią nuostatą nemokamai suteikiami leidimai naujai arba papildomai aviacijos veiklai, jeigu tokia veikla nėra veikla, kuria visiškai ar iš dalies tęsiama kito orlaivio naudotojo anksčiau vykdyta veikla. Nepaisant to, kad Direktyvoje 2003/87 sąvoka „tęsiama“ nėra apibrėžta, manau, kad tos nuostatos tikslas – užtikrinti, kad nebūtų vėliau arba papildomai nemokamai suteikta leidimų iš esmės tai pačiai aviacijos veiklai [45].

102. Į pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį sudarytą specialų rezervą atidedama nustatyta procentinė dalis, būtent 3 % paskirstytino bendro leidimų skaičiaus [46]. Pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 8 dalį valstybės narės turi aukcione parduoti iš specialiojo rezervo nepaskirtus leidimus. Pagal Direktyvos 2003/87 3d straipsnio 2 dalį 15 % leidimų parduodama aukcione [47]. Taigi darytina išvada, kad 82 % aviacijos apyvartinių taršos leidimų paskirstomi ir išduodami nemokamai pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnį [48].

103. Mano nuomone, nėra tiesioginio ryšio tarp nemokamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų, suteiktų iš specialiojo rezervo, sudaryto pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, ir aviacijos apyvartinių taršos leidimų, paskirstytų bei išduotų pagal tos direktyvos 3e straipsnį. Taigi manau, kad sprendimo dėl leidimų suteikimo panaikinimas po to, kai orlaivių naudotojas dėl bankroto nutraukia aviacijos veiklą, nepriklauso nuo to, ar kiti orlaivių naudotojai tęsia aviacijos veiklą pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį.

104. Bet kuriuo atveju *Air Berlin* laiko tarpsniai (jų dalis) buvo parduoti kitoms orlaivių naudotojoms, būtent *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook*, kai ji nutraukė veiklą 2017 m. spalio mėn. ir nebetęsė aviacijos veiklos, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį. Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalis neturi reikšmės *ratione temporis* šiai bylai, kuri konkrečiai susijusi su 2018–2020 m. laikotarpiu. Paraiška dėl pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnį nemokamai iš specialiojo rezervo suteikiamų leidimų 2013–2020 m. laikotarpiui turėjo būti pateikta iki 2015 m. birželio 30 d. [49] – gerokai anksčiau, nei buvo pradėtas *Air Berlin* bankroto procesas ir ji nutraukė veiklą.

[45] Komisija yra nurodžiusi, jog „laikoma, kad orlaivių naudotojo veikla arba papildoma veikla tęsiama kito orlaivių naudotojo anksčiau vykdyta aviacijos veikla, kai toks kitas orlaivių naudotojas išsaugo teisę nemokamai gauti leidimų tai pačiai aviacijos veiklai (skrydžiams tais pačiais maršrutais, kuriems iš pradžių buvo nemokamai skirta leidimų pagal 3e straipsnį). Šiais atvejais nebūtų įvykdytas tinkamumo kriterijus [pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį]“. 2015 m. kovo 19 d. dažnai užduodami klausimai. Nemokamas leidimų skyrimas iš specialiojo rezervo (ATLPS direktyvos 3f straipsnis). Galima susipažinti internete: https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/transport/aviation/docs/faq_special_reserve_en.pdf.

[46] Mažinama pagal Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 2 dalį.

[47] Mažinama pagal Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 3 dalį. Šis skaičius sumažinamas proporcingai bendrai sumažintam išduotų apyvartinių taršos leidimų skaičiui.

[48] Mažinama pagal tos direktyvos 28a straipsnio 2 dalį.

[49] Žr. Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 2 dalį.

105. Be to, nors atrodo, kad laiko tarpsniai[50], kurie anksčiau priklausė *Air Berlin*[51], buvo parduoti *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook* kaip turto dalis, Teisingumo Teismo turimoje bylos medžiagoje aiškiai nenurodyta, kad Prekybos tarnyba iš tikrųjų ketina toms oro transporto bendrovėms suteikti arba išduoti anksčiau *Air Berlin* 2018–2020 m. nemokamai suteiktus leidimus, nors ji mano, kad toks perleidimas galimas pagal nacionalinę teisę esant tam tikroms aplinkybėms[52]. Iš tiesų atrodo, kad pareiškėjas griežtai prieštarauja tokiam galimam perleidimui bendrovėms *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook*[53].

106. Atsižvelgdamas į konkrečias šios bylos aplinkybes manau, kad klausimas, ar *Deutsche Lufthansa*, *Easyjet* ir *Thomas Cook* turi teisę gauti 2018–2020 m. leidimus po to, kai įsigijo *Air Berlin* laiko tarpsnius, peržengia šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą ribas.

B. Antrasis klausimas

107. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas antruoju klausimu siekia išsiaiškinti, ar galioja Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalies, 29 straipsnio, 55 straipsnio 1 dalies a punkto ir 3 dalies ir 56 straipsnio nuostatos.

108. Atsižvelgdamas į atsakymą, kurį siūlau į pirmąjį klausimą, manau, kad į antrąjį klausimą atsakyti nereikia. Bet kuriuo atveju manau, kad aptariamos Reglamento Nr. 389/2013 nuostatos neprieštarauja pozicijai, kurios laikausi dėl pirmojo klausimo.

109. Pagal Direktyvos 2003/87 19 straipsnio 1 dalį nuo 2012 m. sausio 1 d. išduoti apyvartiniai taršos leidimai laikomi Sąjungos registre. Kaip akivaizdžiai nurodyta visų pirma Reglamento Nr. 389/2013 1 straipsnyje, Komisija šį reglamentą priėmė siekdama nustatyti, be kita ko, leidimų Sąjungos registro bendruosius, administravimo ir techninės priežiūros reikalavimus, taikytinus 2013 m. sausio 1 d. prasidedančiu ir tolesniais prekybos laikotarpiais. Šiomis aplinkybėmis Komisija privalėjo laikytis taip Direktyvoje 2003/87 nustatyto teisinio pagrindo, visų pirma įskaitant jos taikymo sritį ir jai deleguotų įgaliojimų ribas[54]. Be to, darytina išvada, kad Reglamento Nr. 389/2013 nuostatas būtina aiškinti atsižvelgiant į reikalavimus, įtvirtintus Direktyvoje 2003/87[55].

[50] Žr. apibrėžtį iš dalies pakeisto 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 3) (su pakeitimais) 2 straipsnio a punkte.

[51] Taigi, atrodo, kad *Air Berlin* nebuvo parduota kaip veikiantis verslas – ji likviduojama, o jos turtas parduodamas, bet tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

[52] Vokietijos vyriausybės teigimu, kadangi šis klausimas nereglamentuojamas Direktyvoje 2003/87, jis gali būti išspręstas pagal nacionalinę teisę. Atsakyme į Teisingumo Teismo pateiktą klausimą Vokietijos vyriausybė nurodo, kad teisė gauti leidimus 2018–2020 m. laikotarpiui galėtų būti perleista pagal nacionalinę bendrovių ir sutarčių teisę, jeigu kita (-os) ekonominės veiklos vykdytoja (-os) vykdytų *Air Berlin* veiklą, kuriai taikoma ES ATLPS. Pažymėtina, kad iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos visiškai neaišku, kiek trys aptariamos orlaivių naudotojos vykdo ankstesnę *Air Berlin* veiklą. Taigi bet koks bandymas išnagrinėti šį klausimą būtų labai spekuliatyvus.

[53] Taip pat net nesu tikras, ar prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme pareikštas ieškinys dėl tokio perleidimo.

[54] Žr. Direktyvos 2003/87 19 straipsnio 3 dalį, kurioje Komisijai suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kad būtų papildytos šios direktyvos nuostatos, kiek tai susiję su Sąjungos registru 2013 m. sausio 1 d. prasidedančiam prekybos laikotarpiui ir vėlesniems laikotarpiams. Taip pat žr. Direktyvos 2003/87 23 straipsnį, kuriame nustatyta tvarka, pagal kurią Komisija gali įgyvendinti savo deleguotuosius įgaliojimus. 2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *DK Recycling und Roheisen / Komisija* (C-540/14 P, EU:C:2016:469) 47 punkte Teisingumo Teismas nurodė, kad Komisijos priimtos įgyvendinimo priemonės neturėtų nei pakeisti pagrindinių teisės aktų esminių nuostatų, nei papildyti jų naujomis esminėmis nuostatomis.

[55] Pagal analogiją žr. 2018 m. gegužės 17 d. Sprendimą *Evonik Degussa* (C-229/17, EU:C:2018:323, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip pat žr. 2014 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *Romonta / Komisija* (T-614/13, EU:T:2014:835, 97 ir 98 punktai).

110. Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad kompetentingai institucijai pranešus, kad orlaivių naudotojo skrydžiai tam tikrais metais nebėra įtraukti į ES ATLPS pagal Direktyvos 2003/87 I priedą, nacionalinis administratorius, iš anksto pranešęs tam orlaivių naudotojui, *pašalina* jo sąskaitą, kol jo skrydžiai vėl įtraukiami į ES ATLPS [56]. Atrodo, kad tokie veiksmai iš esmės yra laikinojo pobūdžio.

111. O pagal Reglamento Nr. 389/2013 29 straipsnį nacionalinis administratorius orlaivių naudotojo sąskaitą *uždaro tik tuo atveju*, jei tai padaryti jam nurodo kompetentinga institucija, sužinojusi, kad orlaivių naudotojas nutraukė veiklą, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87 I priedas [57]. Iš uždarytų sąskaitų negalima inicijuoti jokių veiksmų, uždaryta sąskaita negali būti iš naujo atidaryta ir į ją negali būti pervedama jokių vienetų [58].

112. Kadangi *Air Berlin* galutinai nutraukė veiklą dėl bankroto ir jai nebetaikomi ES ATLPS įsipareigojimai, jos sąskaitos iš esmės gali būti uždarytos [59]. Be to, į uždarytą sąskaitą negalima pervesti leidimų pagal Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnio 2 dalį.

113. Mano nuomone, tai, kad *Air Berlin* sąskaita buvo pašalinta [60], o ne uždaryta, neturi reikšmės šiai bylai, nes, kaip matyti iš 2018 m. vasario 28 d. Prekybos tarnybos sprendimo 6 punkto, šis klausimas yra peržiūrimas ir tas sprendimas bet kuriuo atveju yra užginčytas nacionaliniuose teismuose. Svarbu tai, kad į pašalintą arba uždarytą sąskaitą negalima pervesti aviacijos apyvartinių taršos leidimų [61].

114. Be to, nors pagal Reglamentą Nr. 389/2013 orlaivių naudotojo sąskaitos (-ų) būklė, kaip ir jos (jų) turinys, tikrai labai svarbūs siekiant užtikrinti tikslią pagal ES ATLPS sudaromų sandorių apskaitą, galiausiai ši būklė nėra lemiama aplinkybė, į kurią atsižvelgiant nustatoma, ar toks naudotojas turi teisę reikalauti, kad jam būtų suteikta arba išduota leidimų pagal, be kita ko, Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 ir 5 dalis.

C. Trečiasis klausimas

115. Atsižvelgdamas į pateiktą atsakymą į pirmąjį klausimą, manau, kad direktyvos 2003/87 ir 2008/101 turi būti aiškinamos taip, kad, *Air Berlin* nutraukus aviacijos veiklą, jai negali būti pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį kasmet išduodami nemokami suteikiami aviacijos apyvartiniai taršos leidimai. Be to, atsižvelgiant į tai, kad 2018–2020 m. laikotarpiu *Air Berlin* buvo galutinai nutraukusi aviacijos veiklą, šiuo klausimu pakanka pasakyti,

[56] Išskyrus tam tikras išimtis, iš pašalintų sąskaitų negalima inicijuoti jokių veiksmų. Žr. Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 6 dalį. Be to, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnio 2 ir 3 dalis, akivaizdu, kad Sąjungos registras negali pervesti aviacijos apyvartinių taršos leidimų į pašalintą orlaivių naudotojo sąskaitą.

[57] Arba susijungė su kitu orlaivių naudotoju. Pagal Reglamento Nr. 389/2013 55 straipsnio 1 dalies a punktą nacionalinis administratorius turi įvesti nacionalinio aviacijos srities paskirstymo lentelės pakeitimus į ESSŽ, vedamą pagal Direktyvos 2003/87 20 straipsnį siekiant registruoti išduotus, perleistus ir panaikintus leidimus, jei orlaivių naudotojas nutraukė veiklą, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas.

[58] Žr. Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 3 dalį. Reglamento Nr. 389/2013 32 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad, jeigu uždaromoje sąskaitoje yra teigiamas balansas, sąskaitos turėtojas gali nurodyti kitą sąskaitą, į kurią tie leidimai turi būti pervesti. Komisijos teigimu, kadangi uždarytos sąskaitos neįmanoma iš naujo atidaryti, sąskaitos, kurioje yra teigiamas balansas, uždarymas būtų laikomas ekspropriacija. Orlaivių naudotojo sąskaitos, kurią ketinama uždaryti dėl ilgalaikio aviacijos veiklos, kuriai taikoma ES ATLPS, nevykdymo, turėtojas gali pervesti likutį į kitą sąskaitą ir perleisti leidimus savo nuožiūra, pavyzdžiui, juos parduoti rinkoje. Reglamente Nr. 389/2013 nenumatyta jokių apribojimų dėl sąskaitų arba sąskaitų turėtojų, kuriems gali būti perleisti leidimai, skaičiaus, jeigu sąskaitos įregistruotos Sąjungos registre. Komisija teigia, kad, jeigu veiklą nutraukęs orlaivių naudotojas savo sąskaitoje turi leidimų, tokia sąskaita neuždaroma, o „pašalinama“ pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalį.

[59] Jeigu ji neturi sąskaitos, kurioje yra teigiamas balansas.

[60] Žr. Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 1 dalį.

[61] Šiuo klausimu žr. Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnį. Taip pat žr. to reglamento 10 straipsnio 3 dalį.

kad Prekybos tarnyba, siekdama visiškai įgyvendinti Direktyvos 2003/87 nuostatas ir visų pirma jos 3e straipsnio 5 dalį, gali pagal savo nacionalinę teisę panaikinti arba iš dalies pakeisti pradinį sprendimą dėl leidimų suteikimo, kiek jis susijęs su tuo laikotarpiu.

D. Ketvirtasis klausimas

116. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, kad ketvirtuoju klausimu siekia išsiaiškinti, kada orlaivių naudotojams baigiasi trečiasis prekybos laikotarpis. Kitaip tariant, kyla klausimas, ar tas laikotarpis turėtų baigtis 2020 m. gruodžio 31 d., ar veikiau 2023 m. gruodžio 31 d. Dėl šio aspekto tame klausime konkrečiai daroma nuoroda į Direktyvos 2004/87 3c straipsnio 3a dalį, 28a straipsnio 1 ir 2 dalis ir 28b straipsnio 2 dalį.

117. Atsižvelgiant į patį klausimą, akivaizdu, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo į jį atsakyti tik tuo atveju, jeigu į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta teigiamai, o į trečiąjį prejudicinį klausimą – neigiamai. Atsižvelgdamas į atsakymus į pirmąjį ir trečiąjį prejudicinius klausimus manau, kad į ketvirtąjį klausimą atsakyti nereikia. Kadangi *Air Berlin* nutraukė veiklą 2017 m., šioje byloje neturi reikšmės tai, ar trečiasis prekybos laikotarpis baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d., ar jis tęsiasi iki 2023 m. gruodžio 31 d. Mano nuomone, nuo 2018 m. *Air Berlin* negali būti pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 5 dalį išduota jokių jai nemokamai skirtų leidimų [62].

118. Bet kuriuo atveju, nors Direktyvoje 2003/87 nėra nuostatos, kurioje būtų *aiškiai* nurodyta, kad 2013 m. sausio 1 d. prasidėjęs prekybos laikotarpis baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d. [63], manau, kad iš Direktyvos 2003/87 13 straipsnio, kuris yra tos Direktyvos IV skyriuje, taigi, jis vienodai taikomas aviacijai ir stacionariems įrenginiams, vis dėlto išplaukia, kad naujas prekybos laikotarpis prasideda 2021 m. sausio 1 d. ir tęsiasi dešimt metų, be to, taikomos skirtingos taisyklės dėl 2013 m. sausio 1 d.–2020 m. gruodžio 31 d. ir 2021 m. sausio 1 d.–2030 m. gruodžio 31 d. laikotarpiais išduotų leidimų galiojimo laiko [64].

119. Vis dėlto Direktyvoje 2003/87 yra nuostatų, kuriose, kiek tai susiję su aviacijos veiklai skirtais leidimais, nurodoma 2023 m. sausio 1 d. Mano nuomone, dėl šių nuostatų 2013 m. sausio 1 d. prasidėjusio prekybos laikotarpio pabaiga nenukeliama po 2020 m. gruodžio 31 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. arba vėlesnės datos. Taigi jos nekeičia Direktyvos 2003/87 13 straipsnio nuostatų.

120. Šiuo klausimu Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 3a dalyje nustatyta tik tai, kad po 2023 m. gruodžio 31 d. atliekamas tam tikrų leidimų paskirstymas yra peržiūrimas, kaip nurodyta tos direktyvos 28b straipsnyje. Be to, Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 1, 2 ir 4 dalyse atsispindi Direktyvos 2003/87 ir ES ATLPS įsipareigojimų taikymo aviacijos srityje mažėjimas iki 2023 m. (kartu atitinkamai mažinant nemokamų leidimų ir aukcione parduodamų leidimų skaičių),

[62] Atsakyme į rašytinį Teisingumo Teismo klausimą Vokietijos vyriausybė nurodė, kad *Air Berlin* nebuvo paminėta pagal Direktyvos 2003/87 28a straipsnio 2 dalį paskelbtoje informacijoje. Pareiškėjo atsakymas panašus, bet, kiek tai susiję su *Air Berlin*, jam šis klausimas žinomas tik dėl 2018 m. Bet kuriuo atveju pareiškėjas, Vokietijos vyriausybė ir Komisija mano, kad tokia paskelbta informacija pati savaime nėra lemiama siekiant nustatyti, ar orlaivių naudotojas turi teisę gauti apyvartinių taršos leidimų. Galiu su tuo tik sutikti.

[63] Vis dėlto žr. 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/1122, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB nuostatos dėl Sąjungos registro veikimo (OL L 177, 2019, p. 3), 33 straipsnio 2 dalį, kurioje konkrečiai nurodytas 2021 m. sausio 1 d. prasidedantis prekybos laikotarpis.

[64] Be to, pagal Direktyvos 2003/87 9 straipsnį ir tos direktyvos 28a straipsnio 2 dalies trečią pastraipą nuo 2021 m. sausio 1 d. orlaivių naudotojams skiriamų leidimų skaičiui taikomas 2,2 % linijinis koeficientas, vis dėlto atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

siekiant atsižvelgti į šioje srityje vykstančius tarptautinius pokyčius[65]. Nors dėl šių nuostatų aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo laikotarpis, kuris tęsiasi nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d., iš dalies sutampa, vis dėlto jos nepakeičia tos direktyvos 13 straipsnio nuostatų ir to, kad naujas dešimties metų trukmės prekybos laikotarpis prasideda 2021 m. sausio 1 d.

E. Penktasis klausimas

121. Penktuoju prejudiciniu klausimu, kuris svarbus tik jeigu, be kita ko, į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta teigiamai, o į trečiąjį prejudicinį klausimą atsakyta neigiamai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojams trečiajam prekybos laikotarpiui (2013 m. sausio 1 d.–2020 m. gruodžio 31 d.) gali būti įgyvendinta šiam laikotarpiui pasibaigus, suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus, jeigu tokia teisė į leidimus teismo sprendimu pripažįstama jau pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui; ar, trečiajam prekybos laikotarpiui pasibaigus, neišnaudoti apyvartiniai taršos leidimai išnyksta.

122. Atsižvelgiant į mano atsakymus į pirmąjį ir trečiąjį prejudicinius klausimus, iš esmės į penktąjį prejudicinį klausimą atsakyti nereikia. Vis dėlto siekdamas išsamumo siūlau trumpai atsakyti į penktąjį prejudicinį klausimą.

123. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, kad pagal Vokietijos teismų jurisprudenciją, pasibaigus pirmajam ir antrajam prekybos laikotarpiams, kitų metų, einančių po prekybos laikotarpio pabaigos, balandžio 30 d. likusių neišnaudotų apyvartinių taršos leidimų nebebuvo galima išnaudoti ir, kadangi nacionalinėje teisėje nebuvo aiškių pereinamojo laikotarpio nuostatų, jie išnyko. Be to, nacionalinėje teisėje nėra pereinamojo laikotarpio nuostatų dėl trečiuoju prekybos laikotarpiu likusių leidimų, dėl kurių bylinėjamasi teismuose. Nacionalinės teisės pereinamojo laikotarpio nuostatų nebuvimas motyvuojamas tuo, kad Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/331[66] nustatytos nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo 2021 m. sausio 1 d.–2030 m. gruodžio 31 d. prekybos laikotarpiu taisyklės yra baigtinės ir perskirstyti suteiktus apyvartinius taršos leidimus skirtingiems laikotarpiams leidžiama tik tuo atveju, kai tai numatyta Deleguotajame reglamente 2019/331, reglamentuojančiame ketvirtąjį prekybos laikotarpį[67].

[65] Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 3a dalis, 28a straipsnio 1, 2 ir 4 dalys ir 28b straipsnis į Direktyvą 2003/87 įterpti Reglamentu 2017/2392. Kaip aiškiai nurodyta to reglamento 8 konstatuojamojoje dalyje, šios nuostatos įtrauktos „siekiant paskatinti užtikrinti postūmį ICAO ir sudaryti palankesnes sąlygas ICAO sistemos įgyvendinimui, šiuo metu galiojančios nuo ES ATLPS įpareigojimų nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų, taikymas turėtų būti pratęstas iki 2023 m. gruodžio 31 d., peržiūrėjus, kad būtų sudarytos sąlygos įgyti reikiamos patirties įgyvendinant ICAO sistemą. Pratęsus nukrypti leidžiančios nuostatos taikymą, aukcione parduotinų ir nemokamai išduotinų apyvartinių taršos leidimų (įskaitant leidimus iš specialiojo rezervo) skaičius turėtų išlikti proporcingas sumažintam atsisakytinų apyvartinių taršos leidimų skaičiui. Nuo 2021 m. sausio 1 d. orlaivių naudotojams skirtų apyvartinių taršos leidimų skaičius turėtų būti kasmet mažinamas taikant linijinį mažinimo koeficientą, kuris taikomas visiems kitiems ES ATLPS sektoriams, atsižvelgiant į peržiūros siekiant įgyvendinti ICAO sistemą rezultatus“.

[66] 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos deleguotasis reglamentas, kuriuo nustatomos suderinto nemokamų apyvartinių taršos leidimų suteikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnį pereinamojo laikotarpio Sąjungos taisyklės (OL L 59, 2019, p. 8).

[67] Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, kad pagal 2015 m. spalio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo bei kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87 (OL L 264, 2015, p. 1) 7 konstatuojamąją dalį apyvartiniai taršos leidimai, nepaskirstyti įrenginiams pagal Direktyvos 2003/87 10a straipsnio 7 dalį, ir apyvartiniai taršos leidimai, nepaskirstyti įrenginiams dėl to, kad taikomos tos direktyvos 10a straipsnio 19 ir 20 dalys (dėl nepaskirstytų apyvartinių taršos leidimų), 2020 m. turėtų būti perkelti į rezervą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ši 7 konstatuojamoji dalis patvirtina požiūrį, jog perėjimas iš trečiojo į ketvirtąjį prekybos laikotarpį nereiškia, jog teisės į iki to momento neišnaudotus papildomus leidimus išnyksta. Vis dėlto tai, kas atsitinka teisėms į iki trečiojo prekybos laikotarpio neišnaudotus papildomus apyvartinius taršos leidimus, nėra aiškiai reglamentuota.

124. Direktyvos 2003/87, iš dalies pakeistos Direktyva 2018/410, 13 straipsnio pirmame sakinyje nustatyta, kad „nuo 2013 m. sausio 1 d. išduoti apyvartiniai taršos leidimai galioja neribotą laiką“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konkrečiai klausia, ar teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta tokiu atveju suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus. Pagal Direktyvos 2003/87 (iš dalies pakeistos Direktyva 2018/410) 13 straipsnio antrą sakinį, nuo 2021 m. išduoti apyvartiniai taršos leidimai galioja tik nuo dešimties metų laikotarpio, kuriuo jie buvo išduoti, pradžios (t. y. nuo 2021 m. sausio 1 d.). Taigi pareiškėjas, kuriam suteikta teisė nemokamai gauti apyvartinių taršos leidimų, negalėtų įvykdyti įsipareigojimų pagal Direktyvos 2003/87 12 straipsnio 2a dalį, tam panaudodamas ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus.

125. Siekiant pateikti naudingą atsakymą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, taip užduotą klausimą būtų gerai performuluoti. Nereikia apsiriboti klausimu, ar ši teisė gali būti įgyvendinta suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus. Vadinasi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar galima teisė į nemokamus apyvartinius taršos leidimus pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta, nesant konkrečios šį klausimą reglamentuojančios nuostatos.

126. Atsižvelgiant į mano atsakymą į ketvirtąjį prejudicinį klausimą, akivaizdu, kad trečiasis prekybos laikotarpis baigėsi 2020 m. gruodžio 31 d. Vis dėlto nemokamų aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo laikotarpis 2013 m. sausio 1 d.–2020 m. gruodžio 31 d. prekybos laikotarpiui tęsiasi iki 2023 m. gruodžio 31 d. Taigi, du aptariami laikotarpiai nevisiškai sutampa. Atsižvelgdamas į tai manau, kad šis klausimas svarbus tik kalbant apie laikotarpį po 2023 m. gruodžio 31 d.

127. Mano nuomone, kadangi Direktyvos 2003/87 13 straipsnyje nustatyta, kad prekybos laikotarpiui išduoti apyvartiniai taršos leidimai galioja neribotą laiką, kai orlaivio naudotojas turi teisę reikalauti išduoti tokius leidimus, ta teisė išlieka ir negali išnykti, nepaisant to, kad prasidėjo naujas prekybos laikotarpis ir teisės negali būti įgyvendintos pasinaudojant šiam laikotarpiui išduotais leidimais. Vis dėlto kyla tikrų praktinių klausimų dėl to, kaip faktiškai įgyvendinti išlikusias trečiuoju prekybos laikotarpiu įgytas teises.

128. Yra du klausimo, kaip būtų galima įgyvendinti galimą teisę gauti nemokamų apyvartinių taršos leidimų trečiajam prekybos laikotarpiui, aspektai. Pirma, yra tokio apyvartinių taršos leidimų suteikimo pakeitimo procedūrinis pagrindas ir, antra, šių leidimų „kilmės“ klausimas.

129. Kalbant apie pirmąjį iš šių aspektų, bet kokia korekcija reiškia, kad keičiama nacionalinio apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentelė, numatyta Reglamento Nr. 389/2013, kuris [68] pagal Deleguotojo reglamento 2019/1122, 88 straipsnį toliau taikomas iki 2026 m. sausio 1 d. visoms būtinoms operacijoms, susijusioms su 2013–2020 m. prekybos laikotarpiu, 54 straipsnyje. Jeigu teismas nusprendžia, kad naudotojas turi teisę gauti daugiau nemokamų apyvartinių taršos leidimų, atitinkama valstybė narė apie tai praneša Komisijai (Reglamento Nr. 389/2013 55 straipsnio 2 dalies c punktas) ir Komisija nurodo vyriausiajam administratoriui padaryti atitinkamus pakeitimus į ESSŽ įtrauktoje nacionalinio apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentelėje. Tuomet vyriausiasis administratorius užtikrina, kad Sąjungos registras, remdamasis atitinkama nacionalinio apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentele, atitinkamus leidimus iš ES aviacijos paskirstymo sąskaitos pervestų į orlaivių naudotojo sąskaitą pagal Reglamento Nr. 389/2013 56 straipsnio 2 dalį.

[68] Taip pat žr. Reglamento Nr. 389/2013 55 straipsnį.

130. Dėl antrojo aspekto, t. y. dėl tų leidimų kilmės, Vokietijos vyriausybė per 2021 m. birželio 10 d. posėdį nurodė, kad sprendimo dėl aviacijos apyvartinių taršos leidimų skyrimo panaikinimas orlaivių naudotojų bankroto atveju nepažeistų ES ATLPS, kiek tai susiję su aviacija, nes tai neturėtų reikšmingos įtakos esamų leidimų skaičiui ir juo labiau jų kainai. Taip yra todėl, kad orlaivių naudotojai gali atsisakyti „paprastųjų apyvartinių taršos leidimų“[69]. Šiuo klausimu Vokietijos vyriausybė nurodė, kad 30 % leidimų, kurių 2013–2019 m. laikotarpiu atsisakė orlaivių naudotojai, buvo „paprastieji apyvartiniai taršos leidimai“. Be to, aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius sudaro tik 2 % paprastųjų apyvartinių taršos leidimų skaičiaus ir leidimų perteklius nuolat pašalinamas atsižvelgiant į rinkos stabilumo rezervą, numatytą Sprendime 2015/1814.

131. Atsižvelgdamas į akivaizdų orlaivių naudotojams ir stacionarių įrenginių operatoriams išduodamų leidimų tarpusavio pakeičiamumą (tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas) manau, kad teisė gauti nemokamų apyvartinių taršos leidimų trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta iš rinkos stabilumo rezervo. Šiuo klausimu manau, kad aviacijos sektoriui pagal analogiją turi būti taikomi mano išvados byloje *ExxonMobil Production Deutschland* (C-126/20, EU:C:2021:457) 94–97 punktai.

132. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo penktąjį klausimą atsakyti taip, kad teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus trečiajam prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta šiam laikotarpiui pasibaigus, suteikiant trečiojo prekybos laikotarpio leidimus, jeigu teismas nusprendžia, kad teisė gauti leidimą yra tik pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui. Pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui, trečiojo prekybos laikotarpio apyvartiniai taršos leidimai neišnyksta.

VI. Išvada

133. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) pateiktus prejudicinius klausimus:

Pagal 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 96/61/EB, 2 straipsnio 1 dalį, 3a straipsnį, 3 straipsnio o punktą, 3e straipsnio 1 ir 5 dalis, 12 straipsnio 2a dalį, 28a straipsnio 1 ir 2 dalis ir I priedą draudžiama orlaivių naudotojui kasmet išduoti nemokamai suteikiamus aviacijos apyvartinius taršos leidimus, kai jis nutraukia aviacijos veiklą.

[69] Atrodo, kad tai yra visi leidimai, suteikti ir išduoti ne pagal Direktyvos 2003/87 3c straipsnio 2 dalį, pavyzdžiui, leidimai, suteikti ir išduoti stacionariems įrenginiams pagal Direktyvos 2003/87 III skyrių. Žr. Reglamento Nr. 389/2013 3 straipsnio 7 ir 8 punktus.