Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
GERARD HOGAN
prednesené 23. septembra 2021 [1]

Vec C-165/20

ET, konajúci ako insolvenčný správca Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG),
proti
Bundesrepublik Deutschland

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Verwaltungsgericht Berlin (Správny súd Berlín, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Životné prostredie – Smernica 2003/87/ES – Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov – Smernica 2008/101/ES – Začlenenie činnosti leteckej dopravy – Bezodplatné prideľovanie emisných kvót v oblasti leteckej dopravy na obdobie obchodovania rokov 2013 až 2020 prevádzkovateľom lietadiel – Zastavenie činnosti v oblasti leteckej dopravy v roku 2017 z dôvodu platobnej neschopnosti prevádzkovateľa lietadiel – Odobratie emisných kvót na roky 2018 až 2020 – Zásada právnej istoty – Nariadenie (EÚ) č. 389/2013 – Článok 10 ods. 5, článok 29, článok 55 ods. 1 písm. a), článok 55 ods. 3 a článok 56 – Platnosť – Nepovolenie žiadosti o pridelenie na konci obdobia obchodovania – Prechod do ďalšieho obdobia obchodovania“

I. Úvod

1. Prejednávaný návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Verwaltungsgericht Berlin (Správny súd Berlín, Nemecko), z 30. marca 2020, zaregistrovaný v kancelárii Súdneho dvora 16. apríla 2020, bol predložený v súvislosti s konaním medzi ET [konajúci ako insolvenčný správca spoločnosti Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (ďalej len „Air Berlin“)] a Spolkovou republikou Nemecko (ďalej len „žalovaná“) [ktorú zastupuje Deutsche Emissionshandelsstelle (Nemecký úrad pre obchodovanie s emisiami na Spolkovom úrade pre životné prostredie, Nemecko, ďalej len „úrad pre obchodovanie“)]. Prejudiciálne otázky sa v podstate týkajú toho, ako by sa malo zaobchádzať s emisnými kvótami skleníkových plynov, ktoré už boli pridelené prevádzkovateľovi lietadiel, počas insolvenčného konania, keď uvedený prevádzkovateľ zastavil svoju činnosť.

2. Dané konanie sa okrem iného týka rozhodnutia úradu pre obchodovanie z 28. februára 2018 o späťvzatí časti bezodplatných emisných kvót pre leteckú dopravu, ktoré boli predtým priznané spoločnosti Air Berlin ako komerčnému prevádzkovateľovi lietadiel. Tieto kvóty sa vzťahovali na

[1] Jazyk prednesu: angličtina.

obdobie obchodovania s emisiami 2013 až 2020. Toto späťvzatie, ktoré sa konkrétne týkalo rokov 2018 až 2020, vychádzalo zo skutočnosti, že v októbri 2017 Air Berlin zastavila svoju činnosť v oblasti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti.

3. Súdny dvor bol preto požiadaný o výklad určitých ustanovení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES [2], ktorá bola zmenená najmä smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/101/ES z 19. novembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva [3] a nariadením Komisie (EÚ) č. 389/2013 z 2. mája 2013, ktorým sa zriaďuje register Únie podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES a rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES a č. 406/2009/ES a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 920/2010 a č. 1193/2011 [4].

4. V tomto návrhu na začatie prejudiciálneho konania sa preto kladie všeobecnejšia otázka, ktorá sa týka toho, do akej miery sa takéto kvóty, ktoré boli pridelené bezodplatne, môžu považovať za druh nehmotného majetku, s ktorým je možné obchodovať bez ohľadu na aktuálne okolnosti prevádzkovateľa lietadiel, ktorému boli pôvodne pridelené.

II. Právny rámec

A. Právo EÚ

1. Smernica 2003/87

5. V odôvodneniach 5 a 7 smernice 2003/87 sa stanovuje:

„5. [Európska únia] a jej členské štáty súhlasili s plnením svojich záväzkov znížiť antropogénne emisie skleníkových plynov pod Kjótskym protokolom spoločne v súlade s rozhodnutím 2002/358/ES. Táto smernica má za cieľ prispievať k účinnejšiemu plneniu záväzkov EÚ a jej členských štátov prostredníctvom efektívneho európskeho trhu s emisnými kvótami skleníkových plynov a čo najmenšieho zníženia hospodárskeho rozvoja a zamestnanosti.

…

7. Predpisy [Únie] týkajúce sa alokácie kvót členskými štátmi sú potrebné, aby prispeli k zachovaniu integrity vnútorného trhu a aby sa predišlo narušeniu hospodárskej súťaže.

…“

[2] Ú. v. EÚ L 275, 2003, s. 32. Smernica 2003/87 bola naposledy zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410 zo 14. marca 2018, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť nákladovo efektívne znižovanie emisií a investície do nízkouhlíkových technológií a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 (Ú. v. EÚ L 76, 2018, s. 3). Pokiaľ ide o platnosť smernice 2008/101, pozri rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i. (C-366/10, EU:C:2011:864).

[3] Ú. v. EÚ L 8, 2009, s. 3.

[4] Ú. v. EÚ L 122, 2013, s. 1.

6. V odôvodnení 20 smernice 2008/101, ktorou sa mení smernica 2003/87 a ktorá sa týka činnosti leteckej dopravy, sa stanovuje:

„V záujme toho, aby sa predišlo narušeniu hospodárskej súťaže by sa mala špecifikovať harmonizovaná metodika prideľovania kvót na určovanie celkového množstva kvót, ktoré sa majú vydať, a na rozdelenie kvót prevádzkovateľom lietadiel. Podiel emisných kvót sa bude prideľovať prostredníctvom aukcie v súlade s pravidlami, ktoré vypracuje Komisia. V záujme zabezpečenia prístupu nových prevádzkovateľov lietadiel na trh a pomoci pre prevádzkovateľov lietadiel, u ktorých sa prudko zvýšil počet uskutočňovaných tonokilometrov, by sa mala vyčleniť osobitná rezerva kvót. *Prevádzkovateľom lietadiel, ktorí zastavia činnosť, by sa mali naďalej vydávať kvóty až do konca obdobia, na ktoré už boli pridelené voľné kvóty*.“

7. Na tomto mieste by som chcel zdôrazniť, že posledná veta odôvodnenia 20, ktorú som si dovolil zvýrazniť, je predmetom sporu v prejednávanej veci v tom zmysle, že Komisia tvrdí, že bola zahrnutá a ponechaná v smernici 2003/87 omylom. V návrhoch sa k tomuto neskôr samozrejme vrátim, tu je však vhodnejšie pokračovať v uvádzaní relevantných právnych podkladov.

8. V článku 1 smernice 2003/87 s názvom „Predmet“ sa stanovuje:

„Táto smernica zriaďuje systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v [Európskej únii]… na podporu znižovania emisií skleníkových plynov finančne a ekonomicky výhodným spôsobom.“

9. V článku 2 uvedenej smernice s názvom „Rozsah pôsobnosti“ sa stanovuje:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na emisie z činností uvedených v prílohe I a skleníkové plyny uvedené v prílohe II.

…“.

10. V článku 3 uvedenej smernice s názvom „Definície“ sa stanovuje:

„Na účely tejto smernice sa používajú tieto definície:

…

b) ‚emisie‘ znamenajú uvoľňovanie skleníkových plynov do atmosféry zo zdrojov v zariadení alebo uvoľňovanie plynov z lietadla vykonávajúceho leteckú činnosť uvedenú v prílohe I, ktoré boli špecifikované v súvislosti s touto činnosťou;

…

o) ‚prevádzkovateľ lietadla‘ je osoba, ktorá prevádzkuje lietadlo v čase, keď vykonáva leteckú činnosť uvedenú v prílohe I, alebo majiteľ lietadla v prípade, že táto osoba nie je známa alebo nie je určená majiteľom lietadla;

…“

11. Článok 3a bol vložený smernicou 2008/101 do kapitoly uvedenej smernice s názvom „Letecká doprava“. Článok 3a má názov „Rozsah pôsobnosti“ a stanovuje:

„Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú na prideľovanie a vydávanie kvót v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy uvedenými v prílohe I.“

12. V článku 3c s názvom „Celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu“ sa stanovuje:

„1. Za obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012 sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 97 % historických emisií z leteckej dopravy.

2. Za obdobie uvedené v článku 13, ktoré sa začína 1. januára 2013, a v prípade, že nedošlo k žiadnym zmenám a doplneniam po preskúmaní podľa článku 30 ods. 4, za každé nasledujúce obdobie sa celkové množstvo kvót, ktoré majú byť pridelené prevádzkovateľom lietadiel, rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy, ktoré sa vynásobia počtom rokov v danom období.

…

3a. Akékoľvek prideľovanie kvót pre činnosti leteckej dopravy smerujúce na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a z týchto letísk, ku ktorému dôjde po 31. decembri 2023, podlieha preskúmaniu uvedenému v článku 28b.

…“

13. V článku 3d smernice 2003/87 s názvom „Metóda prideľovania kvót pre leteckú dopravu prostredníctvom aukcií“ sa stanovuje:

„1. V období uvedenom v článku 3c ods. 1 sa s 15 % kvót obchoduje formou aukcie.

2. Od 1. januára 2013 sa s 15 % kvót musí obchodovať formou aukcie. Komisia vykoná štúdiu o schopnosti odvetvia leteckej dopravy preniesť náklady na CO_2 na svojich zákazníkov vo vzťahu k EU ETS a globálnemu trhovému opatreniu vypracovanému Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ďalej len ‚ICAO‘ – International Civil Aviation Organization). V štúdii sa posúdi schopnosť odvetvia leteckej dopravy preniesť náklady požadovaných emisných jednotiek v porovnaní s odvetviami priemyslu a energetiky s cieľom vypracovať návrh na percentuálne zvýšenie obchodovania s kvótami formou aukcie v súlade s preskúmaním uvedeným v článku 28b ods. 2 pri zohľadnení analýzy prenesených nákladov a so zreteľom na zosúladenie s inými odvetviami a na hospodársku súťaž medzi rôznymi druhmi dopravy.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tejto smernice, pokiaľ ide o podrobné podmienky obchodovania členských štátov formou aukcie s kvótami pre leteckú dopravu v súlade s odsekmi 1 a 2 tohto článku alebo s článkom 3f ods. 8 Počet kvót, s ktorými majú jednotlivé členské štáty obchodovať formou aukcie počas jednotlivých období, je úmerný ich podielu na celkových započítaných emisiách z leteckej dopravy pre všetky členské štáty za referenčný rok, ktorý sa nahlásil v súlade s článkom 14 ods. 3 a ktorý sa overil v súlade s článkom 15. Pre obdobie uvedené v článku 3c ods. 1 je referenčným rokom rok 2010 a pre každé nasledujúce obdobie uvedené v článku 3c je referenčným rokom kalendárny rok, ktorý sa končí 24 mesiacov pred začatím obdobia, na ktoré sa obchodovanie formou aukcie vzťahuje. Delegovanými aktmi sa zabezpečí dodržiavanie zásad stanovených v článku 10 ods. 4 prvom pododseku.

…“

14. V článku 3e smernice 2003/87 s názvom „Prideľovanie a vydávanie kvót prevádzkovateľom lietadiel“ sa stanovuje:

„1. Každý prevádzkovateľ lietadiel môže pre každé obdobie uvedené v článku 3c požiadať o pridelenie kvót, ktoré sa majú prideliť bezplatne. V žiadosti predloženej príslušnému orgánu v riadiacom členskom štáte sa uvedú overené údaje o tonokilometroch týkajúce sa leteckých činností uvedených v prílohe I uskutočnených týmto prevádzkovateľom lietadla za sledovaný rok. Na účely tohto článku je sledovaný rok kalendárnym rokom, ktorý sa končí 24 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa vzťahuje v súlade s prílohami IV a V, alebo, ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, rok 2010. Každá žiadosť sa podáva najmenej 21 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa vzťahuje, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 31. marca 2011.

2. Členské štáty predložia Komisii žiadosti prijaté v súlade s odsekom 1 najmenej osemnásť mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa žiadosť vzťahuje, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 30. júna 2011.

3. Komisia najmenej pätnásť mesiacov pred začiatkom každého obdobia uvedeného v článku 3c ods. 2, alebo ak ide o obdobie uvedené v článku 3c ods. 1, do 30. septembra 2011 vypočíta a prijme rozhodnutie, ktorým sa stanoví:

a) celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť na toto obdobie v súlade s článkom 3c;

b) počet kvót, ktoré sa dajú na aukciu v tomto období v súlade s článkom 3d;

c) počet kvót v rámci osobitnej rezervy pre prevádzkovateľov lietadiel v danom období v súlade s článkom 3f ods. 1;

d) počet kvót, ktoré sa majú prideliť bezplatne v danom období tak, že sa odpočíta počet kvót uvedených v písmenách b) a c) z celkového množstva kvót, o ktorom sa rozhodlo v písmene a), a

e) referenčnú hodnotu, ktorá sa má použiť na bezplatné prideľovanie kvót prevádzkovateľom lietadiel, ktorých žiadosti boli predložené Komisii v súlade s odsekom 2.

Referenčná hodnota uvedená v písmene e) vyjadrená ako kvóta za tonokilometre sa vypočíta tak, že počet kvót uvedených v písmene d) sa vydelí súčtom tonokilometrov zahrnutých do žiadostí predložených Komisii v súlade s odsekom 2.

4. Každý riadiaci členský štát do troch mesiacov od dátumu, kedy Komisia prijme rozhodnutie podľa odseku 3, vypočíta a uverejní:

a) celkový prídel kvót na dané obdobie pridelený každému prevádzkovateľovi lietadla, ktorého žiadosť predložil Komisii v súlade s odsekom 2, vypočítaný tak, že sa počet tonokilometrov zahrnutých do žiadosti vynásobí referenčnou hodnotou uvedenou v odseku 3 písm. e), a

b) počet kvót pridelený každému prevádzkovateľovi lietadiel na každý rok, ktorý sa stanoví tak, že jeho celkový prídel kvót na dané obdobie vypočítaný v písmene a) sa vydelí počtom rokov v období, v ktorom daný prevádzkovateľ lietadiel vykonáva letecké činnosti uvedené v prílohe I.

5. Príslušný orgán riadiaceho členského štátu vydá do 28. februára 2012 a do 28. februára každého nasledujúceho roka každému prevádzkovateľovi lietadla počet kvót pridelených tomuto prevádzkovateľovi lietadla na tento rok podľa tohto článku alebo článku 3f.“

15. V článku 3f smernice 2003/87 s názvom „Osobitná rezerva pre určitých prevádzkovateľov lietadiel“ sa stanovuje:

„1. V každom období uvedenom v článku 3c ods. 2 sa 3 % z celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť, vyčlenia na osobitnú rezervu pre prevádzkovateľov lietadiel:

a) ktorí začínajú s prevádzkou činností leteckej dopravy, ktoré spadajú do prílohy I, po monitorovanom roku, v ktorom sa podľa článku 3e ods. 1 predložili údaje o tonokilometroch v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, alebo

b) ktorých tonokilometre sa zvýšia v priemere o viac ako 18 % ročne v čase medzi monitorovaným rokom, v ktorom sa údaje o tonokilometroch predložili podľa článku 3e ods. 1 v súvislosti s obdobím uvedeným v článku 3c ods. 2, a druhým kalendárnym rokom tohto obdobia,

a ktorých činnosť podľa písmena a) alebo dodatočná činnosť podľa písmena b) nie je úplným alebo čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktoré predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadiel.

2. Prevádzkovateľ lietadla, ktorý je oprávnený podľa odseku 1, môže požiadať o bezplatné pridelenie kvót z osobitnej rezervy prostredníctvom žiadosti, ktorú predloží príslušnému orgánu svojho riadiaceho členského štátu. Každá žiadosť sa predkladá do 30. júna tretieho roka obdobia uvedeného v článku 3c ods. 2, na ktoré sa vzťahuje.

Emisné kvóty pridelené prevádzkovateľovi lietadla podľa odseku 1 písm. b) nepresiahnu 1 000 000 kvót.

…

8. Členské štáty dajú na aukciu všetky nepridelené kvóty v osobitnej rezerve.

…“

16. V článku 10a ods. 19 smernice 2003/87 sa stanovuje:

„Žiadne kvóty sa bezodplatne nepridelia zariadeniu, ktoré zastavilo svoju prevádzku, pokiaľ prevádzkovateľ nepreukáže príslušnému orgánu, že toto zariadenie bude v určitom a primeranom čase opäť pokračovať vo výrobe. Zariadenia, ktorým uplynula platnosť povolenia na emisie skleníkových plynov alebo sa im toto povolenie odňalo, a zariadenia, ktorých prevádzkovanie alebo pokračovanie prevádzkovania je technicky nemožné, sa považujú za zariadenia so zastavenou prevádzkou.“

17. V článku 12 smernice 2003/87 s názvom „Prenos, odovzdanie a zrušenie kvót“ sa stanovuje:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa kvóty mohli prenášať medzi:

a) osobami v Únii,

b) osobami v Únii a osobami z tretích krajín, kde sú takéto kvóty uznané v súlade s postupom podľa článku 25 bez akýchkoľvek obmedzení, okrem tých, ktoré obsahuje táto smernica alebo ktoré sú prijaté podľa tejto smernice.

…

2a. Riadiace členské štáty zabezpečia, aby do 30. apríla každého roku každý prevádzkovateľ lietadla odstúpil množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z leteckých činností uvedených v prílohe I, ktoré tento prevádzkovateľ uskutočňuje, za prechádzajúci kalendárny rok, ktoré boli overené v súlade s článkom 15. Členské štáty zabezpečia, aby sa tieto kvóty, ktoré sa odstúpili v súlade s týmto odsekom, následne zrušili.

…“

18. V článku 13 smernice 2003/87 s názvom „Platnosť kvót“ sa stanovuje:

„Kvóty vydávané od 1. januára 2013 majú neobmedzenú platnosť. Pri kvótach vydávaných od 1. januára 2021 sa musí uviesť, v ktorom desaťročnom období počnúc 1. januárom 2021 sa vydali, pričom platia pre emisie od prvého roka daného obdobia.“

19. V článku 19 uvedenej smernice s názvom „Registre“ sa stanovuje:

„1. Kvóty vydané od 1. januára 2012 sa evidujú v registri Únie, aby vykonával postupy týkajúce sa prevádzky holdingových účtov otvorených v členskom štáte a prideľovania, odovzdávania a rušenia kvót na základe aktu Komisie uvedeného v odseku 3.

…

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tejto smernice stanovením všetkých potrebných požiadaviek týkajúcich sa registra Únie na obdobie obchodovania, ktoré sa začína 1. januára 2013, a na nasledujúce obdobia vo forme štandardizovaných elektronických databáz, ktoré obsahujú spoločné prvky údajov na sledovanie vydávania, držby, prenosu a v prípade potreby aj rušenia kvót a podľa potreby aj na zabezpečenie prístupu verejnosti a dôvernosti. Uvedené delegované akty zahŕňajú aj ustanovenia o nadobudnutí účinnosti pravidiel vzájomného uznávania kvót v rámci dohôd o prepojení systémov obchodovania s emisiami.

4. Akt uvedený v odseku 3 obsahuje vhodné metódy na uskutočňovanie transakcií a iných operácií v registri Únie určených na vykonávanie opatrení uvedených v článku 25 ods. 1b. Uvedený akt obsahuje aj postupy pri riadení zmien a incidentov v registri Únie, pokiaľ ide o otázky odseku 1 tohto článku. Obsahuje vhodné metódy pre register Únie, ktoré zabezpečujú, aby sa umožnili iniciatívy členských štátov týkajúce sa zlepšenia efektívnosti, riadenia administratívnych nákladov a opatrení na kontrolu kvality.“

20. V článku 20 smernice 2003/87 s názvom „Ústredný správca“ sa stanovuje:

„1. Komisia určí ústredného správcu, ktorý vedie nezávislý protokol o transakciách, do ktorého sa zaznamenáva vydanie, prenos a zrušenie kvót.

2. Ústredný správca vykonáva automatizovanú kontrolu každej transakcie v registroch prostredníctvom nezávislého protokolu transakcií, aby sa zabezpečilo, že nedochádza ku žiadnym nezrovnalostiam pri vydávaní, prenosu a zrušení kvót.

…“

21. V článku 28a uvedenej smernice s názvom „Odchýlky uplatniteľné pred vykonávaním globálneho trhového opatrenia ICAO“ sa stanovuje:

„1. Odchylne od článku 12 ods. 2a, článku 14 ods. 3 a článku 16 považujú členské štáty požiadavky stanovené v uvedených ustanoveniach za splnené a neprijmú žiadne opatrenia proti prevádzkovateľom lietadiel, pokiaľ ide o:

a) všetky emisie z letov na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo EHP a z týchto letísk v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b;

b) všetky emisie z letov medzi letiskom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne v zmysle článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a letiskom nachádzajúcim sa v inom regióne EHP v každom kalendárnom roku od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.

…

2. Odchylne od článkov 3e a 3f sa prevádzkovateľom lietadiel, ktorí využívajú odchýlky stanovené v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku, vydá každý rok počet bezplatných kvót znížený v pomere k zníženiu povinne odovzdaných kvót stanovenému v uvedených písmenách.

Odchylne od článku 3f ods. 8 sa kvóty, ktoré sa nepridelili z osobitnej rezervy, zrušia.

Od 1. januára 2021 musí množstvo kvót pridelené prevádzkovateľom lietadiel podliehať uplatňovaniu lineárneho koeficientu uvedeného v článku 9, s výhradou preskúmania uvedeného v článku 28b.

Pokiaľ ide o činnosť v období od 1. januára 2017 do 31. decembra 2023, členské štáty do 1. septembra 2018 uverejnia množstvo kvót pre leteckú dopravu pridelených jednotlivým prevádzkovateľom lietadiel.

3. Odchylne od článku 3d členské štáty prostredníctvom aukcie ponúknu na predaj počet kvót pre leteckú dopravu znížený v pomere k zníženiu celkového množstva vydaných kvót.

4. Odchylne od článku 3d ods. 3 sa množstvo kvót, s ktorými má každý členský štát obchodovať formou aukcie v období od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, znižuje tak, aby bolo v súlade s jeho podielom započítaných emisií z leteckej dopravy z letov, ktoré nepodliehajú odchýlkam stanoveným v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.

…“

22. V článku 28b s názvom „Podávanie správ a preskúmanie Komisiou týkajúce sa vykonávania globálneho trhového opatrenia ICAO“ sa stanovuje:

„…

2. Do 12 mesiacov od prijatia relevantných nástrojov zo strany ICAO a pred sprevádzkovaním globálneho trhového opatrenia Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade, v ktorej posúdi spôsoby vykonania uvedených nástrojov v práve Únie prostredníctvom revízie tejto smernice. …

…“

23. V prílohe I k smernici 2003/87 s názvom „Kategórie činností, na ktoré sa uplatňuje táto smernica“, sa v súvislosti s kategóriou „Letecká doprava“ stanovuje:

„…

Táto činnosť nezahŕňa:

…

j) lety, ktoré by inak spadali pod túto činnosť, uskutočňované prevádzkovateľom komerčnej leteckej dopravy, ktorý uskutočňuje buď:

– menej ako 243 letov počas troch po sebe nasledujúcich štvormesačných období, alebo

– lety s celkovými ročnými emisiami nižšími ako 10 000 ton za rok.“

2. Nariadenie č. 389/2013

24. V článku 6 nariadenia č. 389/2013 s názvom „Protokol transakcií Európskej únie“ sa stanovuje:

„1. Zriaďuje sa protokol transakcií Európskej únie (EUTL) vo forme normalizovanej elektronickej databázy podľa článku 20 smernice 2003/87/ES na účely transakcií v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. EUTL slúži aj na zaznamenávanie všetkých informácií v súvislosti s držbou a prevodmi kjótskych jednotiek sprístupnených v súlade s článkom 6 ods. 2 rozhodnutia č. 280/2004/ES.

2. Centrálny správca prevádzkuje a udržiava EUTL v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

…“.

25. V článku 9 uvedeného nariadenia s názvom „Účty“ sa stanovuje:

„1. Členské štáty a centrálny správca zabezpečia, že každý register KP a register Únie obsahujú účty uvedené v prílohe I.

…“.

26. V článku 10 nariadenia s názvom „Stav účtu“ sa stanovuje:

„1. Stav účtu musí byť: otvorený, zablokovaný, dočasne vylúčený alebo zatvorený.

…

3. Zo zatvorených účtov nemožno iniciovať žiadne procesy. Zatvorený účet nemožno znovu otvoriť a nesmie prijímať jednotky.

…

5. Po oznámení príslušného orgánu o tom, že lety prevádzkovateľa lietadla už nie sú zaradené do systému Únie v súlade s prílohou I k smernici 2003/87/ES v danom roku, vnútroštátny správca upraví stav príslušného holdingového účtu prevádzkovateľa lietadla na dočasne vylúčený po tom, ako príslušného prevádzkovateľa lietadla o tom vopred upovedomí, a až do oznámenia príslušného orgánu o opätovnom zaradení letov prevádzkovateľa lietadla do systému Únie.

6. Z vylúčených účtov nemožno iniciovať žiadne procesy, s výnimkou procesov stanovených v článkoch 25 a 68 a procesov stanovených v článkoch 35 a 67, ktoré zodpovedajú obdobiu, keď stav účtov nebol upravený ako dočasne vylúčený.“

27. V článku 29 nariadenia č. 389/2013 s názvom „Zatvorenie holdingových účtov prevádzkovateľa lietadla“ sa stanovuje:

„Holdingové účty prevádzkovateľa lietadla môže zatvoriť len vnútroštátny správca, ak mu dal na to pokyn príslušný orgán, pretože príslušný orgán na základe oznámenia majiteľa účtu alebo iného dôkazu zistil, že prevádzkovateľ lietadla sa zlúčil s iným prevádzkovateľom lietadla alebo že prevádzkovateľ lietadla prestal úplne vykonávať všetky svoje činnosti, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87/ES.“

28. V článku 32 uvedeného nariadenia s názvom „Kladný zostatok na zatváraných účtoch“ sa stanovuje:

„1. Ak existuje kladný zostatok emisných kvót alebo kjótskych jednotiek na účte, ktorý má správca zatvoriť v súlade s článkami 27, 28 a 29, správca najprv požiada majiteľa účtu, aby špecifikoval iný účet, na ktorý sa takéto emisné kvóty alebo kjótske jednotky prevedú. Ak majiteľ účtu neodpovedal na žiadosť správcu do 40 pracovných dní, správca prevedie emisné kvóty a kjótske jednotky na svoj národný holdingový účet.

…“

29. V článku 40 nariadenia s názvom „Povaha kvót a konečnosť transakcií“ sa stanovuje:

„1. Kvóta alebo kjótska jednotka je vymeniteľný nástroj v dematerializovanej podobe, s ktorým sa dá obchodovať na trhu.

2. Dematerializovaná povaha kvót a kjótskych jednotiek znamená, že záznam v registri Únie predstavuje dostatočný dôkaz *prima facie* o nároku na kvótu alebo kjótsku jednotku a o akejkoľvek inej operácii, ktorej zápis do takéhoto registra sa vyžaduje alebo povoľuje podľa tohto nariadenia.

…

4. Kupujúci a majiteľ kvóty alebo kjótskej jednotky konajúci v dobrej viere získava nárok na kvótu alebo kjótsku jednotku bez akéhokoľvek narušenia nároku prevádzajúceho subjektu.“

30. V článku 41 tohto nariadenia s názvom „Vytváranie kvót“ sa stanovuje:

„1. Centrálny správca môže vytvoriť účet EÚ pre celkové množstvo kvót, účet EÚ pre celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu, účet EÚ pre aukcie, účet EÚ pre aukcie pre leteckú dopravu a v prípade potreby účet EÚ pre výmenu kreditov a účet EÚ pre medzinárodné kredity a vytvára alebo ruší účty a kvóty podľa toho, ako je potrebné na základe aktov práva Únie vrátane možných požiadaviek ustanovených v článku 3e ods. 3, článku 9, 9a a článku 10a ods. 8 a článku 11a smernice 2003/87/ES, článku 10 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1031/2010 [(Ú. v. EÚ L 302, 2010, s. 1)] alebo článku 41 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 920/2010 [(Ú. v. EÚ L 270, 2010, s. 1)].

…“

31. V článku 46 nariadenia č. 389/2013 s názvom „Prevod kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezodplatne“, sa stanovuje:

„1. Centrálny správca prevedie v primeranom čase kvóty pre leteckú dopravu z účtu EÚ pre celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu na účet EÚ pre prideľovanie pre leteckú dopravu v množstve zodpovedajúcom množstvu kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezodplatne, stanovenému na základe rozhodnutia Komisie prijatého podľa článku 3e ods. 3 smernice 2003/87/ES.

2. Ak sa množstvo kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezodplatne, zvýši na základe rozhodnutia prijatého podľa článku 3e ods. 3 smernice 2003/87/ES, centrálny správca prevedie ďalšie kvóty pre leteckú dopravu z účtu EÚ pre celkové množstvo kvót pre leteckú dopravu na účet EÚ pre prideľovanie pre leteckú dopravu v množstve zodpovedajúcom zvýšeniu množstva kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezodplatne.

3. Ak sa množstvo kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezplatne, zníži na základe rozhodnutia prijatého podľa článku 3e ods. 3 smernice 2003/87/ES, centrálny správca zruší kvóty pre leteckú dopravu na účte EÚ pre prideľovanie pre leteckú dopravu v množstve zodpovedajúcom zníženiu množstva kvót pre leteckú dopravu, ktoré sa majú prideliť bezodplatne.“

32. V článku 50 uvedeného nariadenia s názvom „Zrušenie kvót pre leteckú dopravu“ sa stanovuje:

„Centrálny správca zabezpečuje na konci každého obdobia obchodovania, aby sa všetky zvyšné kvóty na účte EÚ pre prideľovanie pre leteckú dopravu previedli na účet Únie pre zrušenie kvót.“

33. V článku 54 nariadenia s názvom „Zápis národných alokačných tabuliek pre leteckú dopravu do EUTL“ sa stanovuje:

„1. Každý členský štát oznámi Komisii do 30. septembra 2012 svoju národnú alokačnú tabuľku pre leteckú dopravu na obdobie rokov 2013 – 2020. Členské štáty zabezpečia, že národné alokačné tabuľky pre leteckú dopravu obsahujú informácie stanovené v prílohe XI.

2. Komisia dá pokyn centrálnemu správcovi, aby národnú alokačnú tabuľku pre leteckú dopravu zapísal do EUTL, ak sa domnieva, že národná alokačná tabuľka pre leteckú dopravu je v súlade so smernicou 2003/87/ES, najmä s množstvom pridelených kvót, ktoré vypočítali a uverejnili členské štáty podľa článku 3e ods. 4 tejto smernice. V opačnom prípade národnú alokačnú tabuľku pre leteckú dopravu v primeranej lehote zamietne a bezodkladne o tom informuje príslušný členský štát, pričom uvedie svoje dôvody a stanoví kritériá, ktoré sa majú splniť v prípade nasledujúceho oznámenia, ak má byť tabuľka schválená. Tento členský štát predloží Komisii zrevidovanú národnú alokačnú tabuľku pre leteckú dopravu do troch mesiacov.“

34. V článku 55 nariadenia s názvom „Zmeny národných alokačných tabuliek pre leteckú dopravu“ sa stanovuje:

„1. Vnútroštátny správca vykonáva zmeny v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu zapísanej v EUTL, ak:

a) prevádzkovateľ lietadla zastavil všetky svoje činnosti uvedené v prílohe I k smernici 2003/87/ES;

…

2. Členský štát oznámi Komisii zmeny svojej národnej alokačnej tabuľky pre leteckú dopravu, ktoré sa týkajú:

a) akéhokoľvek množstva kvót pridelených z osobitnej rezervy podľa článku 3f smernice 2003/87/ES;

b) akýchkoľvek úprav po prijatí opatrení v súlade s článkom 25a smernice 2003/87/ES;

c) všetkých ostatných zmien, ktoré sa v odseku 1 neuvádzajú.

3. Komisia dá pokyn centrálnemu správcovi, aby vykonal príslušné zmeny v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu zapísanej v EUTL, ak sa domnieva, že zmeny v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu sú v súlade so smernicou 2003/87/ES, a najmä s množstvom pridelených kvót vypočítaným a uverejneným podľa článku 3f ods. 7 tejto smernice v prípade kvót pridelených z osobitnej rezervy. V opačnom prípade zmeny v primeranej lehote zamietne a bezodkladne o tom informuje členský štát, pričom uvedie svoje dôvody a stanoví kritériá, ktoré sa majú splniť v prípade nasledujúceho oznámenia, ak majú byť zmeny schválené.

…“

35. V článku 56 nariadenia č. 389/2013 s názvom „Bezodplatné prideľovanie kvót pre leteckú dopravu“ sa stanovuje:

„1. Vnútroštátny správca uvádza v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu v prípade každého prevádzkovateľa lietadla a každého roku, či by pre daný rok mali byť prevádzkovateľovi lietadla pridelené kvóty alebo nie.

2. Centrálny správca od 1. februára 2013 zabezpečí, že register Únie automaticky prevedie kvóty pre leteckú dopravu z účtu EÚ pre prideľovanie pre leteckú dopravu na príslušný otvorený alebo zablokovaný holdingový účet prevádzkovateľa lietadla v súlade s príslušnou národnou alokačnou

tabuľkou, so zreteľom na spôsoby automatického prevodu stanovené v špecifikáciách pre výmenu údajov a v technických špecifikáciách ustanovených v článku 105.

3. Ak dočasne vylúčenému holdingovému účtu prevádzkovateľa lietadla nie sú pridelené emisné kvóty podľa odseku 2, tieto emisné kvóty sa na tento účet neprevedú, ak by sa jeho status zmenil následne na otvorený.“

B. Nemecké právo

1. Zákon o obchodovaní s emisiami skleníkových plynov (ďalej len „TEHG“)

36. § 2 Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (zákon o obchodovaní s emisiami skleníkových plynov) z 21. júla 2011 (BGBl. 2011 I, s. 1475, ďalej len „TEHG“) s názvom „Rozsah pôsobnosti“ [5] znie:

„…

6. Pokiaľ ide o činnosti leteckej dopravy, rozsah pôsobnosti tohto zákona sa vzťahuje na všetky emisie z lietadla, ktoré sú výsledkom spotreby paliva. Spotreba paliva pomocnými motormi je takisto súčasťou spotreby paliva lietadla. Tento zákon sa vzťahuje iba na činnosti leteckej dopravy vykonávané:

(1) prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí majú nemecké povolenie na prevádzku…, alebo

(2) prevádzkovateľmi lietadiel, ktorým bolo Nemecko pridelené ako riadiaci členský štát… a ktorí nemajú platné povolenie na prevádzku, vydané iným štátom, ktorý je zmluvným štátom Dohody o Európskom hospodárskom priestore.

…“

37. V § 9 TEHG s názvom „Bezodplatné prideľovanie emisných kvót prevádzkovateľom zariadení“ sa stanovuje:

„…

6. Rozhodnutie o pridelení sa vezme späť v prípade, že je potrebné, aby sa na základe právneho aktu Európskej únie zmenilo so spätnou účinnosťou. § 48 a 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (Správny poriadok, ďalej len „VwVfG“) zostávajú nedotknuté.“

[5] Verzia z 13. júla 2017.

38. V § 11 s názvom „Všeobecné bezodplatné prideľovanie kvót prevádzkovateľom lietadiel“ [6] sa stanovuje:

„1. Prevádzkovateľovi lietadiel sa bezodplatne pridelí určité množstvo emisných kvót pre leteckú dopravu na obdobie obchodovania, ktoré zodpovedá súčinu dopravného výkonu vo východiskovom roku vyjadrenom v tonokilometroch a referenčnej hodnoty, ktorá sa počíta v súlade s článkom 3e ods. 3 prvou vetou, písm. e) a článkom 3e ods. 3 druhou vetou smernice 2003/87.

2. Východiskovým rokom pre dopravný výkon bude kalendárny rok končiaci 24 mesiacov pred začiatkom obdobia, na ktoré sa pridelenie vzťahuje. Pre obdobie obchodovania 2012 a obdobie obchodovania 2013 až 2020 je východiskovým rokom rok 2010.

3. Na získanie pridelenia kvót na obdobie obchodovania prevádzkovateľ lietadiel predloží žiadosť príslušnému orgánu najneskôr 21 mesiacov pred začiatkom obdobia, ktorého sa týka. Po uplynutí tohto obdobia prevádzkovateľ lietadla stráca nárok na bezodplatné pridelenie emisných kvót pre leteckú dopravu. Prvá a druhá veta sa neuplatňujú na obdobie obchodovania 2012 ani na obdobie obchodovania 2013 až 2020.

4. Prevádzkovateľ lietadiel vo svojej žiadosti uvedie dopravný výkon dosiahnutý vo východiskovom roku z jeho činnosti leteckej dopravy. Tie sa stanovujú v súlade s požiadavkami nariadenia Komisie [(EÚ) č. 601/2012 z 21. júna 2012 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87 (Ú. v. EÚ L 181, 2012, s. 30)]. Ak prevádzkovateľ lietadiel predložil správu o vzdialenosti a užitočnom zaťažení v súlade s § 5 ods. 1 prvou vetou Datenerhebungsverordnung 2020 (nariadenie o zbere údajov z roku 2020), táto správa sa bude považovať za žiadosť o pridelenie kvót na obdobie obchodovania 2012 a obdobie obchodovania 2013 až 2020, pokiaľ prevádzkovateľ lietadiel nevznesie námietku do jedného mesiaca po nadobudnutí účinnosti tohto zákona. V prípade podania námietky nebude mať prevádzkovateľ lietadiel nárok požadovať bezodplatné pridelenie podľa odseku 1. Informácie o dopravnom výkone musia byť overené inšpekčným orgánom v súlade s článkom 21. Toto pravidlo sa neuplatňuje v prípade, že vyhlásenie o vzdialenosti a užitočnom zaťažení už bolo skontrolované v súlade s § 11 nariadenia o zbere údajov z roku 2020.

5. Minimálne 18 mesiacov pred začiatkom obdobia obchodovania predloží príslušný orgán žiadosť [Komisii]. Príslušný orgán overí informácie o dopravnom výkone, ktoré žiadateľ uviedol, a predloží [Komisii] len informácie, ktoré sú dostatočne spoľahlivé v čase uplynutia lehoty stanovenej na predloženie žiadosti. V prípade, že príslušný orgán požaduje dodatočné informácie alebo podpornú dokumentáciu na posúdenie žiadosti a v nej obsiahnutých informácií, prevádzkovateľ lietadiel na žiadosť príslušného orgánu poskytne takéto informácie v lehote, ktorú na to orgán stanoví.

6. Príslušný orgán bezodplatne pridelí emisné kvóty do troch mesiacov od dátumu uverejnenia referenčnej hodnoty podľa článku 3e ods. 3 smernice 2003/87 [zo strany Komisie]. Príslušný orgán zverejní zoznam názvov prevádzkovateľov lietadiel a množstvá pridelených kvót v *Bundesanzeiger* (nemecký úradný vestník).“

[6] Verzia z 15. júla 2013.

39. V § 11 TEHG s názvom „Bezodplatné prideľovanie emisných kvót prevádzkovateľom lietadiel“ [7] sa stanovuje:

„1. V prípade prevádzkovateľa lietadiel, ktorému boli bezodplatne pridelené emisné kvóty na obdobie obchodovania 2013 až 2020 podľa § 11 alebo 12 vo verzii platnej do 24. januára 2019, sa bude toto pridelenie uplatňovať aj na roky 2021 až 2023 podľa článku 28a ods. 2 smernice 2003/87 až do množstva kvót pridelených na rok 2020. Lineárny redukčný koeficient stanovený v článku 9 smernice 2003/87 sa má uplatňovať na pridelenie kvót na roky od roku 2021.

…

6. Rozhodnutie o pridelení sa zruší, ak má byť zmenené *a posteriori* na základe právneho aktu Európskej únie, a najmä v nadväznosti na preskúmanie stanovené v článku 28b smernice 2003/87, alebo v prípade, že prevádzkovateľ lietadiel pozastaví svoje činnosti v oblasti leteckej dopravy. § 48 a 49 [VwVfG] zostávajú nedotknuté.“

40. V § 30 TEHG s názvom „Vykonávanie povinného odovzdávania“ sa stanovuje:

„…

3. Prevádzkovateľ je naďalej povinný odovzdať akékoľvek chýbajúce kvóty najneskôr do 31. januára nasledujúceho roka; ak boli kvóty odhadnuté v súlade s odsekom 2, odovzdajú sa v súlade s vykonaným odhadom. Ak prevádzkovateľ neodovzdá chýbajúce kvóty najneskôr do 31. januára nasledujúceho roka, kvóty, na ktorých pridelenie alebo vydanie má prevádzkovateľ nárok, sa započítajú s povinnosťou uloženou podľa prvej vety.“

2. Správny poriadok (VwVfG)

41. V § 48 VwVfG s názvom „Späťvzatie protizákonného správneho aktu“ sa stanovuje:

„1. Protizákonný správny akt sa môže úplne alebo čiastočne vziať späť aj v prípade, že sa už proti nemu nemožno odvolať, a to buď so spätnou platnosťou, alebo s budúcim účinkom. Správny akt, ktorým sa zakladá právo alebo výhoda relevantná v právnom konaní alebo ktorým sa takéto právo alebo výhoda potvrdzuje (zvýhodňujúci správny akt), sa môže vziať späť len pri zohľadnení obmedzení odsekov 2 až 4.

2. Protizákonný správny akt, v ktorom sa stanovuje jednorazové alebo priebežné vyplácanie peňazí, alebo deliteľný majetkový prospech, alebo ktorý je ich podmienkou, nemôže byť vzatý späť, pokiaľ príjemca dôveruje v pokračujúcu existenciu tohto správneho aktu a jeho dôvera v tento akt si vo vzťahu k verejnému záujmu na späťvzatí zaslúži ochranu. Dôvera je vo všeobecnosti hodná ochrany v prípade, že príjemca použil poskytnuté príspevky alebo uzatvoril finančné dojednania, ktoré už nemôže zrušiť alebo ich môže zrušiť len tak, že by bol v neprimeranej miere znevýhodnený. Príjemca sa nemôže odvolávať na dôveru v prípade, že:

(1) získal správny akt pod falošnou podmienkou, na základe hrozby alebo korupcie;

(2) získal správny akt poskytnutím informácií, ktoré boli v zásade nesprávne alebo neúplné;

[7] Verzia z článku 1 č. 11 zákona z 18. januára 2019 s účinkom od 25. januára 2019.

(3) bol si vedomý nezákonnosti správneho aktu alebo si jej nebol vedomý z dôvodu hrubej nedbanlivosti.

V prípadoch uvedených vo vete 3 sa správny akt vo všeobecnosti vezme späť so spätným účinkom.

3. V prípade, že sa vezme späť protizákonný správny akt, ktorý nespadá pod odsek 2, orgán na žiadosť kompenzuje dotknutej osobe nevýhodu, ktorá jej vznikla z dôvery v pokračujúcu existenciu aktu, pokiaľ si jej dôvera zaslúžila ochranu vo vzťahu k verejnému záujmu. Odsek 2 tretia veta sa uplatňuje. Finančná nevýhoda sa však kompenzuje len v rozsahu, ktorý neprekročí záujem, ktorý má dotknutá osoba na pokračovaní existencie správneho aktu. Finančnú nevýhodu, ktorá sa má kompenzovať, určí príslušný orgán. Nárok sa môže uplatniť len do roka, pričom táto lehota sa začne okamžite po tom, čo o nej orgán informuje dotknutú osobu.

4. V prípade, že sa orgán dozvie skutočnosti, ktoré odôvodňujú späťvzatie protizákonného správneho aktu, k späťvzatiu môže dôjsť len do roka od dátumu získania takýchto informácií. Neplatí to v prípade podľa odseku 2 tretej vety bodu 1.

5. V prípade, že voči správnemu aktu sa už nemožno odvolať, rozhodnutie o späťvzatí prijme príslušný orgán podľa § 3. Platí to aj v prípade, že správny akt, ktorý sa má vziať späť, vydal iný orgán.“

42. V § 49 VwVfG s názvom „Zrušenie zákonného správneho aktu“ sa stanovuje:

1. Zákonný, nezvýhodňujúci správny akt sa môže úplne alebo čiastočne zrušiť s budúcim účinkom aj v prípade, že sa už proti nemu nemožno odvolať, s výnimkou prípadu, že by sa musel vydať správny akt s rovnakým obsahom, alebo prípadu, že zrušenie nie je prípustné z iných dôvodov.

2. Zákonný, zvýhodňujúci správny akt sa môže úplne alebo čiastočne zrušiť s budúcim účinkom aj v prípade, že sa už proti nemu nemožno odvolať, len ak:

(1) zrušenie je povolené podľa zákona alebo právo na zrušenie je vyhradené v samotnom správnom akte;

(2) správny akt je skombinovaný s povinnosťou, ktorú príjemca nesplnil úplne alebo ju nesplnil v stanovenej časovej lehote;

(3) orgán by bol na základe následnej zmeny okolností oprávnený nevydať tento správny akt a v prípade, že jeho nezrušenie by bolo v rozpore s verejným záujmom;

(4) orgán by bol na základe zmeny právneho predpisu oprávnený nevydať správny akt v prípade, že príjemca ešte nevyužil poskytovanú výhodu alebo nezískal na základe tohto správneho aktu žiadne výhody, pričom nezrušenie by bolo v rozpore s verejným záujmom;

(5) v záujme predchádzania vážnemu poškodeniu spoločného dobra alebo jeho zabráneniu. § 48 ods. 4 sa uplatňuje *mutandis mutandis*.

3. Zákonný správny akt, v ktorom sa stanovuje jednorazové alebo priebežné vyplácanie peňazí, alebo deliteľný majetkový prospech na konkrétny účel, alebo ktorý je ich podmienkou, môže byť zrušený aj v prípade, že sa voči nemu už nemožno odvolať, a to buď úplne, alebo čiastočne a so spätným účinkom,

(1) ak po poskytnutí tejto platby nie je platba využitá alebo sa nevyužije bezodkladne, alebo sa nevyužije na účel, na ktorý bola v správnom akte zamýšľaná;

(2) ak sa na správny akt vzťahovala povinnosť, ktorú príjemca buď nesplní, alebo nesplní v stanovenom období. § 48 ods. 4 sa uplatňuje *mutandis mutandis*.

4. Zrušený správny akt sa stane neplatným nadobudnutím účinnosti zrušenia s výnimkou prípadu, že orgán stanoví nejaký iný dátum.

5. V prípade, že voči správnemu aktu sa už nemožno odvolať, rozhodnutia o zrušení prijme príslušný orgán podľa § 3. Platí to aj v prípade, že správny akt, ktorý sa má zrušiť, vydal iný orgán.

6. Ak dôjde k zrušeniu zvýhodňujúceho správneho aktu v prípadoch podľa odseku 2 bodov 3 až 5, orgán na žiadosť kompenzuje dotknutej osobe nevýhodu, ktorá jej vznikla z dôvery v pokračujúcu existenciu aktu, pokiaľ si jej dôvera zaslúžila ochranu vo vzťahu k verejnému záujmu. § 48 ods. 3 tretia až piata veta sa uplatňujú podľa potreby. V sporoch týkajúcich sa kompenzácie rozhodujú všeobecné súdy."

III. Spor v konaní vo veci samej a prejudiciálne otázky

43. Air Berlin bola až do druhej polovice roku 2017 prevádzkovateľkou komerčnej leteckej dopravy a počas tohto obdobia podliehala povinnosti obchodovania v systéme obchodovania s emisiami v EÚ (ďalej len „povinnosti v systéme EU ETS"). Úrad pre obchodovanie pridelil spoločnosti Air Berlin na základe rozhodnutia z 12. decembra 2011 na prideľovacie obdobie 2012 a na roky 2013 až 2020 celkovo 28 759 739 emisných kvót pre leteckú dopravu. Na roky 2013 až 2020 bolo pridelených 3 174 922 emisných kvót pre leteckú dopravu na kalendárny rok. Rozhodnutím z 15. januára 2015 úrad pre obchodovanie čiastočne vzal späť rozhodnutie o pridelení z 12. decembra 2011 a rozhodol o pridelení emisných kvót pre leteckú dopravu v rozsahu 18 779 668 emisných kvót pre leteckú dopravu. K späťvzatiu došlo na základe moratória, ktoré bolo zavedené nariadením (EÚ) č. 421/2014[8] vo vzťahu k zahrnutiu medzinárodných letov, na ktoré sa odkazuje v uvedenom nariadení, do povinnosti obchodovania s emisiami na roky 2013 až 2016. Toto rozhodnutie o späťvzatí bolo opísané ako právoplatné.

44. Air Berlin požiadala 15. augusta 2017 o začatie insolvenčného konania na jej majetok. Príslušný súd pre insolvenčné konanie nariadil predbežnú vlastnú správu majetku („vorläufige Eigenverwaltung") spoločnosti Air Berlin. Air Berlin oficiálne zastavila letovú prevádzku 28. októbra 2017. Rozhodnutím insolvenčného súdu z 1. novembra 2017 sa začalo hlavné insolvenčné konanie. ET (ďalej len „žalobca") bol 16. januára 2018 vymenovaný za insolvenčného správcu.

[8] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 zo 16. apríla 2014, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom vykonať do roku 2020 medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné globálne trhové opatrenie (Ú. v. EÚ L 129, 2014, s. 1).

45. Úrad pre obchodovanie vydal 28. februára 2018 proti žalobcovi ako insolvenčnému správcovi rozhodnutie obsahujúce šesť bodov. V bode 1 úrad pre obchodovanie z dôvodov nezákonnosti vzal sčasti späť rozhodnutie z 12. decembra 2011 zmenené čiastočným rozhodnutím o späťvzatí z 15. januára 2015 a rozhodol o novom pridelení kvót na roky 2013 až 2020 v rozsahu 12 159 960 emisných kvót. V bode 2 úrad pre obchodovanie vzal sčasti späť pridelenie na prideľovacie obdobie 2013 až 2020 v rozsahu, v akom uvedené pridelenie po odpočítaní kvót pre leteckú dopravu pridelených pre prideľovacie obdobie roku 2012 prevyšuje počet 7 599 975 emisných kvót pre leteckú dopravu. Úrad pre obchodovanie konštatoval, že zmenené pridelené kvóty na roky 2013 až 2017 boli vydané v celom rozsahu, pričom naznačil, že na roky 2018 až 2020 sa už kvóty nepridelia. Úrad pre obchodovanie nariadil ako preventívne opatrenie (bod 3) okamžité vykonanie čiastočného späťvzatia z dôvodov nezákonnosti, na ktoré sa odkazuje v bodoch 1 a 2. Okrem toho sa stav účtu v registri Únie zmenil na „vylúčený“ s okamžitým účinkom (body 4 a 5), pričom sa vyhradilo zrušenie späťvzatia a zrušenie stavu účtu na „vylúčený účet“ (bod 6).

46. Úrad pre obchodovanie uviedol, že späťvzatie v bode 1 rozhodnutia z 28. februára 2018 vychádzalo z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2392 z 13. decembra 2017, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s činnosťami leteckej dopravy a na účely prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021 [9], a preto na roky 2017 až 2020 zachoval vylúčenie určitých medzinárodných letov z povinností v systéme EU ETS. [10] Späťvzatie podľa bodu 2 vyplývalo z tej skutočnosti, že Air Berlin po začatí insolvenčného konania ukončila v zmysle jej vlastných vyjadrení leteckú dopravu 28. októbra 2017. [11]

47. Úrad pre obchodovanie zamietol odvolanie žalobcu namierené proti rozhodnutiu z 28. februára 2018 rozhodnutím z 19. júna 2018. Úrad pre obchodovanie sa domnieval, že žalobca sa nemohol odvolávať na zásadu legitímnej dôvery, keďže v súlade s článkom 10 ods. 5 nariadenia č. 389/2013 sa emisné kvóty pre leteckú dopravu nemôžu ďalej vydávať, ak prevádzkovateľ lietadiel už nevykonáva lety podliehajúce povinnostiam v systéme EU ETS. Okrem toho sa domnieval, že štvrtá veta odôvodnenia 20 smernice 2008/101 by sa nemala zohľadňovať, keďže jej obsah sa neodráža v hmotnoprávnych ustanoveniach právnych predpisov EÚ a normotvorca Únie ho nevykonal.

48. Žalobca 23. júla 2018 požiadal o právnu pomoc, aby sa odvolal voči častiam rozhodnutia úradu pre obchodovanie. Uznesením zo 16. decembra 2019 Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Vyšší správny súd Berlín-Brandenbursko, Nemecko) priznal žalobcovi právnu pomoc v konaní na prvom stupni. V tomto uznesení predmetný vnútroštátny súd v zásade konštatoval, že z cieľa, ako aj zo štruktúry smernice 2008/101 vyplýva, že zastavenie činností v oblasti leteckej dopravy neopodstatňuje späťvzatie rozhodnutia o pridelení. Takýto výsledok – ktorý sa danému súdu javí ako nepresvedčivý – je podporený prevažne skutočnosťou, že nemožno prideliť emisné kvóty pre leteckú dopravu novým účastníkom trhu podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87, ak nová alebo zvýšená letecká činnosť je úplným alebo čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktoré predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadla. Veľmi obmedzená možnosť prideľovania kvót z rezervy pre nových prevádzkovateľov lietadiel by viedla k značnému zníženiu celkového množstva dostupných emisných kvót pre leteckú dopravu, ak by pridelenie zároveň malo byť vzaté späť, keď sa činnosť leteckej dopravy zastaví.

[9] Ú. v. EÚ L 350, 2017, s. 7.

[10] Právnym základom pre späťvzatie bola prvá veta § 48 ods. 2 VwVfG, nariadenie 2017/2392 a článok 28a ods. 2 smernice 2003/87.

[11] Podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania sa v novembri 2017 uskutočnilo len 23 letov a povolenie spoločnosti Air Berlin na prevádzku v rámci EÚ zaniklo 1. februára 2018. Právnym základom pre späťvzatie bola prvá veta § 48 ods. 2 VwVfG v spojení s určitými ustanoveniami TEHG.

49. Vnútroštátny súd sa preto pýta, či je to v súlade so zámerom normotvorcu Únie, keďže pôvodne sa malo prideliť 100 % historických emisií z leteckej dopravy, pričom toto množstvo bolo v konečnom dôsledku znížené na 97 %, resp. 95 % (článok 3c ods. 1 a 2 smernice 2003/87). Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Vyšší správny súd Berlín-Brandenbursko) dodáva, že normotvorca Únie, ktorý v článku 10a ods. 19 a 20 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/29/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť a rozšíriť schému Spoločenstva na obchodovanie s emisnými kvótami skleníkových plynov [12], už zaviedol konkrétne pravidlá týkajúce sa prideľovania kvót pevným zariadeniam v prípadoch zastavenia alebo značného zníženia činností, upravil pravidlo v článku 10a ods. 20, keď smernica 2003/87 bola zmenená smernicou 2018/410, pričom nevyužil príležitosť regulovať postup v prípade čiastočného alebo úplného zastavenia činností prevádzkovateľa lietadiel.

50. Rozhodnutím z 26. apríla 2019 určeným žalobcovi úrad pre obchodovanie konštatoval, že k 30. aprílu 2018 žalobca vrátil celkovo o 795 754 kvót menej, ako mal, a požadoval preto od neho uhradenie sumy vo výške 82 806 161 eur a 24 centov. Úrad pre obchodovanie zatiaľ nerozhodol o sťažnosti podanej voči tomuto rozhodnutiu.

51. Žalobca vo svojom odvolaní z 2. januára 2020 pred vnútroštátnym súdom tvrdil, že čiastočné späťvzatie kvót v bode 2 rozhodnutia úradu pre obchodovanie z 28. februára 2018 nemá žiadny právny základ. Nemohlo vychádzať z § 48 a 49 VwVfG (späťvzatie protizákonného, resp. zrušenie zákonného správneho aktu), keďže ani § 11 TEHG, ani ostatné ustanovenia TEHG neobsahovali ustanovenie o späťvzatí rozhodnutia o pridelení kvót prevádzkovateľovi lietadiel po jeho prijatí. Zámer normotvorcu Únie takisto svedčí proti späťvzatiu pridelenia, keďže v odôvodnení 20 smernice 2008/101 sa jednoznačne uvádza, že nárok na pridelenie naďalej pretrváva. Takýto postup je takisto správny, pretože celkové množstvo pridelených emisných kvót ostáva nezmenené.

52. Air Berlin mala v každom prípadne legitímnu dôveru v nemennosť rozhodnutia o pridelení a už na jar, resp. v lete roku 2017 postúpila väčšinu emisných kvót pre leteckú dopravu, ktoré boli vydané na rok 2017. Konala tak s dôverou a spoliehala sa, že v rokoch, ktoré budú nasledovať po období obchodovania s emisiami, budú vydané emisné kvóty. Platobná neschopnosť sa v čase postúpenia emisných kvót pre leteckú dopravu, ktoré boli vydané v roku 2017, ešte nedala predvídať.

53. Podľa doterajších vedomostí žalobcu Air Berlin 11. augusta 2017 nezískala potrebné finančné prostriedky. Toto odmietnutie poskytnutia ďalších úverových prostriedkov bolo nečakané, a preto viedlo k platobnej neschopnosti spoločnosti Air Berlin. Aj vtedy, ak by už v čase postúpenia bolo možné predvídať platobnú neschopnosť, legitímnej dôvere spoločnosti Air Berlin by sa musela priznať príslušná ochrana.

54. Všetky lietadlá patriace do letovej flotily spoločnosti Air Berlin boli prenajímané od rôznych poskytovateľov lízingu. V priebehu predbežného insolvenčného konania a aj po začatí insolvenčného konania sa sloty pridelené spoločnosti Air Berlin postúpili iným leteckým prepravcom v súvislosti s predajom majetku. Či tieto podniky skutočne využívali prevzaté sloty v rozsahu, v akom ich pôvodne využívala Air Berlin, alebo či ich využili na účel prevádzky na iných letových trasách, nevie žalobca posúdiť. Postúpené sloty boli pre lety na krátke a stredne dlhé letové vzdialenosti.

[12] Ú. v. EÚ L 140, 2009, s. 63.

55. Žalobca sa domnieva, že pokračovanie v činnosti leteckej dopravy podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 nie je relevantné z hľadiska zachovania pridelenia pre prevádzkovateľov lietadiel. Okrem toho v judikatúre ešte nebola objasnená otázka toho, „kedy“ dochádza k pokračovaniu činnosti leteckej dopravy v zmysle vyššie uvedeného ustanovenia.

56. Navyše sa žalobca domnieva, že podmienky na uplatnenie § 49 ods. 2 bodu 3 VwVfG neboli splnené. Nedokáže pochopiť, prečo by bolo v prípade nezrušenia rozhodnutia o pridelení ohrozené fungovanie systému EU ETS, a z akého dôvodu by sa Air Berlin mala bezdôvodne zvýhodniť na úkor ostatných účastníkov trhu. Narušenie hospodárskej súťaže nehrozí, pretože Air Berlin sa už nezúčastňuje na hospodárskej súťaži.

57. Žalovaná uvádza, že § 48 a 49 VwVfG tvorili dostatočný základ pre späťvzatie rozhodnutia o pridelení na roky 2018 až 2020. O pridelení sa pôvodne rozhodlo na roky 2013 až 2020 na tom základe, že Air Berlin bude vykonávať svoju činnosť leteckej dopravy, na ktorú sa vzťahuje povinnosť v systéme EU ETS do roku 2020. Air Berlin od úplného zastavenia letovej prevádzky už nepatrí do systému EU ETS, a teda ani do pôsobnosti TEHG. Uplynutím platnosti povolenia na prevádzku stráca Air Berlin postavenie prevádzkovateľa leteckej dopravy. V zmysle TEHG sa nárok na pridelenie viaže na trvajúce povinnosti v systéme EU ETS. Právo Únie nebráni takémuto ustanoveniu. V rozsudku z 28. februára 2018, Trinseo Deutschland (C-577/16, EU:C:2018:127), Súdny dvor výslovne rozhodol, že zariadenie patrí do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov, ak toto zariadenie produkuje priame emisie CO_2. Podľa uvedeného rozsudku možno bezplatne prideliť emisné kvóty len tým zariadeniam, ktorých činnosť je podľa článku 2 ods. 1 smernice 2003/87 zaradená do systému EU ETS. Tieto závery sa *mutandis mutandis* uplatňujú aj na činnosti leteckej dopravy.

58. V článku 10 ods. 5 nariadenia č. 389/2013 sa v tomto ohľade stanovuje, že stav účtu prevádzkovateľa lietadla, ktorý viac nevykonáva nijaké lety zaradené do EU ETS, sa zmení na „vylúčený“. Z takéhoto účtu v súlade s článkom 10 ods. 6 nariadenia č. 389/2013 viac nemožno iniciovať žiadne procesy s výnimkou procesov, ktoré zodpovedajú obdobiu, keď stav účtov nebol upravený ako „vylúčený“. V článku 56 ods. 1 nariadenia č. 389/2013 sa stanovuje, že vnútroštátny správca uvádza v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu v prípade každého prevádzkovateľa lietadla a každého roku, či by pre daný rok mali byť prevádzkovateľovi lietadla pridelené kvóty, alebo nie. Začlenenie takýchto ustanovení do nariadenia č. 389/2013 dokazuje, že späťvzatie rozhodnutí o pridelení je určite zákonné.

59. Odôvodnenie 20 smernice 2008/101 odporuje systému EU ETS. Toto odôvodnenie bolo z časového hľadiska formulované ešte pred prijatím nariadenia č. 389/2013, ktorému jednoznačne odporuje, pričom v nariadení č. 421/2014 a nariadení č. 2017/2392, ktorými sa prijali zmeny smernice 2003/87 s ohľadom na leteckú dopravu, sa už toto odôvodnenie nezopakovalo.

60. Žalobca sa takisto nemôže odvolávať na legitímnu dôveru, ktorej by sa musela priznať príslušná ochrana. Takáto domnienka nevyplýva ani z pravidiel prideľovania a ani zo správania žalovanej. Späťvzatie je aj vo verejnom záujme. Odporovalo by zásadám právnej úpravy obchodovania s emisiami, ak by sa kvóty dostali na trh. Došlo by tak k skresleniu trhu.

61. Podľa žalovanej by platnosť pridelenia v prípade zastavenia činností v oblasti leteckej dopravy odporovala zákazu poskytovania štátnej pomoci podľa článku 107 ZFEÚ, zásade otvoreného trhového hospodárstva s voľnou hospodárskou súťažou podľa článku 119 ods. 1 ZFEÚ, právu na vlastníctvo podľa článku 17 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“) a zásade rovnosti podľa článku 20 Charty.

62. Vzhľadom na uvedené úvahy sa Verwaltungsgericht Berlin (Správny súd Berlín) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa smernica [2003/87] a smernica [2008/101] s ohľadom na odôvodnenie 20 smernice [2008/101] vykladať v tom zmysle, že bránia späťvzatiu bezplatného pridelenia emisných kvót pre leteckú dopravu prevádzkovateľovi lietadiel na roky 2018 až 2020, ak sa kvóty pridelili na roky 2013 až 2020 a prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoju činnosť v oblasti leteckej dopravy v roku 2017 pre platobnú neschopnosť?

Má sa článok 3f ods. 1 smernice 2003/87/ES vykladať v tom zmysle, že späťvzatie rozhodnutia o pridelení po zastavení činnosti v oblasti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti závisí od toho, či iní prevádzkovatelia lietadiel pokračujú vo výkone činnosti leteckej dopravy? Má sa článok 3f ods. 1 smernice [2003/87] vykladať v tom zmysle, že v činnosti leteckej dopravy sa pokračuje, ak sa práva na pristátie na takzvaných koordinovaných letiskách (sloty) sčasti (pre lety na krátke a stredne dlhé vzdialenosti insolventnej leteckej dopravnej spoločnosti) odplatne postúpili trom ďalším prevádzkovateľom leteckej dopravy?

2. V prípade kladnej odpovede na otázku č. 1:

Sú ustanovenia článku 10 ods. 5, článku 29, článku 55 ods. 1 písm. a) a článku 55 ods. 3, ako aj článku 56 nariadenia [č. 389/2013] v súlade so smernicou [2003/87] a smernicou [2008/101] a považujú sa za platné v rozsahu, v akom bránia vydaniu pridelených, ale dosiaľ nevydaných bezodplatných emisných kvót pre leteckú dopravu v prípade, že prevádzkovateľ leteckej dopravy zastaví svoju leteckú činnosť z dôvodu platobnej neschopnosti?

3. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku:

Má sa smernica 2003/87/ES a smernica 2008/101/ES vykladať v tom zmysle, že sa povinne musí pristúpiť k zrušeniu rozhodnutia o bezodplatnom pridelení emisných kvót pre leteckú dopravu?

4. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku a zápornej odpovede na tretiu otázku:

Má sa článok 3c ods. 3a), článok 28a ods. 1 a 2 a článok 28b ods. 2 smernice [2003/87] v znení zmenenom smernicou [2018/410] vykladať v tom zmysle, že tretie obdobie obchodovania nekončí pre prevádzkovateľa lietadiel na konci roku 2020, ale až v roku 2023?

5. V prípade zápornej odpovede na štvrtú otázku:

Môžu sa nároky na bezodplatné pridelenie ďalších emisných kvót pre prevádzkovateľa lietadiel za tretie obdobie obchodovania po skončení tretieho obdobia obchodovania uspokojiť prostredníctvom emisných kvót zo štvrtého obdobia obchodovania, ak súd uzná nárok na pridelenie až po skončení tretieho obdobia obchodovania, alebo neuspokojené nároky na pridelenie zaniknú zároveň s uplynutím tretieho obdobia obchodovania?“

IV. Konanie na Súdnom dvore

63. Žalobca, žalovaná, nemecká vláda a Komisia predložili písomné pripomienky.

64. Účastníkom konania a oprávneným subjektom podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie bolo zaslaných viacero otázok, na ktoré majú odpovedať písomne, a viacero otázok, na ktoré majú odpovedať ústne na pojednávaní. Žalobca, žalovaná, nemecká vláda a Komisia predložili odpovede na písomné otázky. Okrem toho predložili na pojednávaní Súdneho dvora, ktoré sa konalo 10. júna 2021, ústne pripomienky.

V. Posúdenie

A. O prvej otázke

1. Prvá časť

65. V prvej časti svojej prvej otázky sa vnútroštátny súd v zásade pýta, či smernica 2003/87 v zmenenom znení bráni späťvzatiu [13] bezplatného pridelenia emisných kvót pre leteckú dopravu prevádzkovateľovi lietadiel na roky 2018 až 2020, ak sa kvóty pridelili na roky 2013 až 2020 a prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoju činnosť v oblasti leteckej dopravy v roku 2017 pre platobnú neschopnosť. V tejto súvislosti vnútroštátny súd spochybňuje najmä to, akú váhu prikladať štvrtej vete odôvodnenia 20 smernice 2008/101, v ktorej sa okrem iného uvádza, že „prevádzkovateľom lietadiel, ktorí zastavia činnosť, by sa mali naďalej vydávať kvóty až do konca obdobia, na ktoré už boli pridelené voľné kvóty“.

a) Úvodné pripomienky

66. Predmetné kvóty, ktorých sa týka prvá otázka, sa vzťahujú na obdobie obchodovania začínajúce 1. januára 2013 a končiace 31. decembra 2020. V dôsledku zahrnutia činností leteckej dopravy do smernice 2003/87 smernicou 2008/101 podliehajú prevádzkovatelia lietadiel v zásade systému EU ETS a podľa článku 12 ods. 2a smernice 2003/87 musia každoročne odovzdať množstvo kvót rovnajúce sa celkovým emisiám z činností leteckej dopravy za prechádzajúci kalendárny rok uvedených v prílohe I k uvedenej smernici. [14]

67. V súlade s postupom stanoveným v článku 3e smernice 2003/87, ktorý sa týka prideľovania, ako aj vydávania kvót prevádzkovateľom lietadiel, prevádzkovatelia lietadiel môžu požiadať [15] o bezodplatné pridelenie kvót okrem iného na obdobie obchodovania začínajúce 1. januára 2013. [16] Podľa článku 3e ods. 4 písm. a) smernice 2003/87 *celkový prídel* bezodplatných kvót okrem iného na obdobie 2013 až 2020 vypočíta riadiaci členský štát pre každého prevádzkovateľa lietadiel podľa metodiky stanovenej v danom článku. [17]

[13] Pojem „späťvzatie“ podľa všetkého pochádza z nemeckého práva (pozri § 9 ods. 6 TEHG). Pozri tiež § 48 a 49 VwVfG. Tento pojem sa nevyskytuje v smernici 2003/87 vo vzťahu k leteckej doprave.

[14] V opačnom prípade sa uplatňujú pokuty podľa článku 16 smernice 2003/87.

[15] Pre príslušný orgán v riadiacom členskom štáte ide o členský štát zodpovedný za správu systému EÚ ETS so zreteľom na prevádzkovateľa lietadla v súlade s článkom 18a smernice 2003/87.

[16] Podľa článku 3c ods. 2 smernice 2003/87 sa strop alebo obmedzenie kvót pre leteckú dopravu za obdobie od 1. januára 2013 stanovilo na úrovni 95 % historických emisií z leteckej dopravy. V súlade s článkom 3 písm. s) smernice 2003/87 „historické emisie z leteckej dopravy“ sú „priemer ročných emisií v kalendárnych rokoch 2004, 2005 a 2006 z lietadla vykonávajúceho leteckú činnosť uvedenú v prílohe I“. Podľa článku 3e ods. 1 smernice 2003/87 môžu prevádzkovatelia lietadiel požiadať príslušný orgán v riadiacom členskom štáte o bezodplatné pridelenie kvót, pričom tieto žiadosti sa podľa článku 3e ods. 2 uvedenej smernice predkladajú Komisii, ktorá vypočíta referenčnú hodnotu v súlade s článkom 3e ods. 3 písm. e), aby určila množstvo bezodplatných kvót, ktoré sa môžu prideliť žiadateľom. V súlade s článkom 3e ods. 3 písm. a) smernice 2003/87 bola Komisia povinná 15 mesiacov vopred vypočítať a prijať rozhodnutie o celkovom množstve kvót, ktoré sa majú prideliť na obdobie 2013 až 2020.

[17] S použitím okrem iného referenčnej hodnoty, ktorú určuje Komisia.

68. Navyše v súlade s článkom 3e ods. 4 písm. b) uvedenej smernice *ročný prídel* kvót prevádzkovateľovi lietadiel stanoví riadiaci členský štát tak, že jeho celkový prídel kvót, napr. na obdobie 2013 až 2020, vydelí „počtom rokov v období, v ktorom daný prevádzkovateľ lietadla *vykonáva letecké činnosti* uvedené v prílohe I“ [18].

69. Z článku 3e ods. 4 smernice 2003/87 je zrejmé, že celkový prídel a ročný prídel kvót každému prevádzkovateľovi lietadiel sa stanovujú na začiatku každého obdobia obchodovania, konkrétne do troch mesiacov od dátumu, ku ktorému Komisia prijme rozhodnutie podľa článku 3e ods. 3 uvedenej smernice, v ktorom sa okrem iného stanovuje celkové množstvo kvót, ktoré sa majú počas obdobia obchodovania prideliť.

70. Naopak, v článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 sa stanovuje, že kvóty *pridelené* podľa článku 3e uvedenej smernice a tiež aj podľa jej článku 3f, v ktorom sa stanovuje osobitná rezerva pre určitých prevádzkovateľov lietadiel, sa *vydávajú* na ročnom základe 28. februára.

71. V smernici 2003/87 sa osobitne neupravuje spôsob, ako zaobchádzať s bezodplatným pridelením kvót, ak prevádzkovateľ lietadiel, ktorému boli pridelené, zastaví svoju činnosť. Je to v príkrom rozpore s článkom 10a ods. 19 smernice 2003/87, ktorý bol vložený smernicou 2009/29. [19] Pokiaľ ide o pevné zariadenia, stanovuje sa tu, že „žiadne kvóty sa bezodplatne nepridelia zariadeniu, ktoré zastavilo svoju prevádzku“ [20].

b) Tvrdenia

72. Žalobca sa domnieva, že tento rozdielny prístup je výsledkom úmyselného rozhodnutia normotvorcu Únie, čo dokazuje štvrtá veta odôvodnenia 20 smernice 2008/101. Podľa žalobcu je z legislatívneho postupu, ktorého výsledkom bolo zahrnutie sektoru leteckej dopravy do smernice 2003/87, zrejmé, že pri jeho navrhovaní sa rozhodlo, že noví účastníci v zásade musia nadobudnúť potrebné emisné kvóty za poplatok, buď formou aukcie, alebo na trhu, a v prípade zastavenia činnosti sa už pridelené kvóty vydávajú ďalej až do konca obdobia obchodovania. Späťvzatie takýchto kvót by ináč viedlo k umelému zníženiu celkového množstva kvót a narušilo by rovnováhu medzi ochranou klímy a hospodárskymi hľadiskami, o ktorej dosiahnutie sa normotvorca usiluje, ako sa uvádza v odôvodnení 5 smernice 2003/87. V článku 3c ods. 2 smernice 2003/87 sa preto v zásade stanovuje, že za obdobie obchodovania začínajúce 1. januára 2013 sa celkové množstvo pridelených kvót rovná 95 % historických emisií z leteckej dopravy. [21] Podľa žalobcu zastavenie činností v oblasti leteckej dopravy neznamená nevyhnutne, že zodpovedajúce objemy dopravy zmiznú z trhu. Iní prevádzkovatelia môžu stále zvyšovať svoj podiel na trhu a mnohé z trás, ktoré prevádzkoval prevádzkovateľ, ktorý pozastavil činnosť, budú v budúcnosti prevádzkovať iní prevádzkovatelia.

73. Žalobca sa domnieva, že vzhľadom na to, že po uplynutí obdobia, ktoré sa uvádza v článku 3f ods. 2 smernice 2003/87 – t. j. po 30. júni 2015 –, nemožno požiadať o bezodplatné pridelenie kvót z osobitnej rezervy; prevádzkovatelia musia nadobúdať kvóty na trhu. V súlade s tým by preto malo platiť, že prideľovanie kvót prevádzkovateľovi, ktorý zastavil činnosti v oblasti leteckej

[18] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[19] Je potrebné poznamenať, že to bolo až po zahrnutí leteckej činnosti do smernice 2003/87.

[20] Pozri tiež článok 26 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/331 z 19. decembra 2018, ktorým sa ustanovujú prechodné pravidlá harmonizácie bezodplatného prideľovania emisných kvót podľa článku 10a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, platné v celej Únii (Ú. v. EÚ L 59, 2019, s. 8).

[21] Toto percento sa môže v rámci celkového preskúmania smernice 2003/87 prehodnotiť. Pozri článok 3c ods. 3 a článok 30 ods. 4 smernice 2003/87.

dopravy, by malo pokračovať. Okrem toho sa žalobca domnieva, že pokračovanie prideľovania nezávisí od toho, či ďalší prevádzkovateľ pokračuje v leteckej činnosti v zmysle článku 3f ods. 1 písm. b) smernice 2003/87, keďže otázka „pokračovania" činnosti leteckej dopravy je relevantná len pri vylúčení z osobitnej rezervy, čo nie je predmetom prejednávanej veci. Podľa žalobcu sa v článku 3f ods. 1 písm. b) smernice 2003/87 neupravuje, čo sa stane s kvótami v prípade zastavenia činnosti, ale predpokladá sa, že kvóty prevádzkovateľov lietadiel, ktorí zastavia svoju činnosť, vo všeobecnosti zostanú zachované. Okrem toho sa v odôvodnení 20 nerozlišuje medzi tým, či v činnosti pokračuje iný podnik, alebo nie.

74. Naopak, nemecká vláda sa domnieva, že ani smernica 2003/87, ani smernica 2008/101 nebráni späťvzatiu kvót za činnosť lietadiel, ak sa prevádzkovateľ lietadiel dostane do platobnej neschopnosti. V tomto smere vychádza okrem iného z článku 2 ods. 1 smernice 2003/87 v spojení s prílohou I k uvedenej smernici a jej článkom 3 písm. o) a článkom 3 písm. f). Nemecká vláda sa domnieva, že žalobcovo postúpenie predmetných kvót by bolo skôr v prospech veriteľov spoločnosti Air Berlin než v prospech dosahovania cieľa smernice 2003/87, ktorým je ochrana životného prostredia. Predovšetkým uvádza, že množstvo kvót vydaných spoločnosti Air Berlin predstavuje približne 30 % celkových kvót, ktoré úrad pre obchodovanie vydal v roku 2017. Ak by sa tieto kvóty vydali na obdobie 2018 až 2020, išlo by o dvojnásobok množstva kvót obchodovaných formou aukcie, čo v súlade s článkom 3d ods. 2 smernice 2003/87 predstavuje 15 % kvót pre leteckú dopravu.

75. Nemecká vláda sa domnieva, že keďže v prípade leteckej dopravy neexistuje žiadne ustanovenie rovnocenné s článkom 10a ods. 19 smernice 2003/87, ktorý sa týka pevných zariadení, členské štáty môžu v súlade so zásadou procesnej autonómie stanoviť pravidlá zrušenia alebo späťvzatia kvót, ak prevádzkovateľ lietadiel zastaví svoju činnosť. Táto vláda tvrdí, že ustanovenia nariadenia č. 389/2013, najmä článok 10 ods. 3, 5 a 6, článok 29, článok 55 ods. 1 písm. a) a článok 56 ods. 2 a 3 potvrdzujú, že zastavenie činnosti v oblasti leteckej dopravy vedie k strate práva na pridelenie kvót a práva na prístup ku kvótam na účte.

76. Komisia sa domnieva, že v prípade neexistencie právnych predpisov Únie týkajúcich sa tejto záležitosti prináleží podľa ustálenej judikatúry vnútroštátnemu právnemu poriadku každého členského štátu, aby na základe zásady procesnej autonómie zaviedol uplatniteľné pravidlá, ale pod podmienkou, že nesmú byť nepriaznivejšie než pravidlá, ktoré upravujú obdobné situácie podliehajúce vnútroštátnemu právu (zásada ekvivalencie), a že nesmú prakticky znemožniť alebo nadmerne sťažiť výkon práv, ktoré priznáva právny poriadok Únie (zásada efektivity).[22] Komisia uvádza, že ak predmetné bezodplatné kvóty nebudú vzaté späť, systém obchodovania sa značne naruší. Situácia spoločnosti Air Berlin je rovnaká ako situácia viac ako 40 iných prevádzkovateľov lietadiel, ktorí od roku 2013 zastavili prevádzku. V prípade nemožnosti späťvzatia kvót by sa týmto spoločnostiam do konca roka 2023 bezodplatne pridelilo približne 28 miliónov kvót napriek ukončeniu ich letov. Navyše by kombinácia bezodplatného pridelenia a obchodovania formou aukcie viedla k celkovému zvýšeniu o približne 33 miliónov kvót, čo je množstvo rovnajúce sa ročným emisiám Bulharska alebo Nórska, ktoré patria do systému EU ETS (pri zahrnutí všetkých sektorov), alebo 40 % všetkých emisií z leteckej dopravy v roku 2019. Celková hodnota týchto kvót je vyššia ako 700 000 000 eur. Bezodplatné pridelenie takéhoto veľkého množstva kvót bez zodpovedajúceho záväzku príjemcov odovzdať tieto kvóty by malo negatívny vplyv na trh s emisnými kvótami a značne by ohrozilo integritu systému EU ETS.

[22] Rozsudok z 22. februára 2018, INEOS Köln (C-572/16, EU:C:2018:100, bod 42 a citovaná judikatúra).

c) Analýza

77. Podľa môjho názoru a na rozdiel od tvrdení Komisie a v menšej miere aj od tvrdení nemeckej vlády späťvzatie bezodplatného pridelenia kvót pre leteckú dopravu prevádzkovateľa lietadiel v prípade platobnej neschopnosti nie je len záležitosťou vnútroštátnej procesnej autonómie, ktorá patrí do pôsobnosti členských štátov v prípade, že táto záležitosť nie je výslovne upravená právom Únie spôsobom rovnocenným k článku 10a ods. 19 smernice 2003/87. Ako navrhujem preukázať, mnohé ustanovenia smernice 2003/87 bránia vydávaniu kvót pre leteckú dopravu prideľovaných bezodplatne prevádzkovateľovi lietadiel v prípade zastavenia činnosti v oblasti leteckej dopravy tohto prevádzkovateľa.

78. Vzhľadom na to, že predmetné kvóty boli pridelené bezodplatne v súlade s legislatívnym mechanizmom EÚ a nevyplývajú z majetku ani pracovnej činnosti prevádzkovateľa leteckej dopravy, v tomto prípade spoločnosti Air Berlin, nepredstavujú vlastnícke práva, ktoré musia byť chránené právnym poriadkom Únie podľa, okrem iného, článku 17 Charty.[23] Systém obchodovania s emisnými kvótami je jednoducho mechanizmus vytvorený na stimuláciu určitého ekonomického správania (konkrétne znižovania emisií skleníkových plynov). Hoci sa s týmito kvótami mohlo obchodovať a aj sa obchodovalo[24], obchodovanie bolo povolené v kontexte podnikov, ktoré inak vykonávali hospodársku činnosť (ako je letecká doprava), ktorej výkon prispieval k znečisťovaniu životného prostredia. Nikdy nebolo zámerom, aby sa tieto kvóty samy osebe speňažovali nezávisle od tejto hospodárskej činnosti alebo aby sa považovali za ekvivalentné určitej forme kvázi meny, s ktorou by sa potom v prípade platobnej neschopnosti mohlo zaobchádzať ako s likvidnými aktívami.

79. Napriek tomu za predpokladu, že prevádzkovateľ leteckej dopravy naďalej spĺňa podmienky na pridelenie a vydanie takýchto bezodplatných kvót, bolo by v rozpore jednak so zásadou právnej istoty, ktorá si najmä vyžaduje, aby právna úprava, ktorá má nepriaznivé dôsledky pre jednotlivcov, bola jasná a presná a jej uplatnenie bolo predvídateľné pre tých, ktorí jej podliehajú[25], a jednak s právom na rovnosť pred zákonom stanoveným v článku 20 Charty[26], ak by tieto kvóty pre leteckú dopravu neboli vydané v súlade s článkom 3e ods. 5 smernice 2003/87.

80. Z vyššie uvedeného vyplýva, že takéto systémy obchodovania, či už ide o kvóty na mlieko v minulosti, alebo systémy obchodovania s emisnými kvótami v súčasnosti, vedú k vzniku zvláštneho druhu majetku. Hoci tento majetok má určitú peňažnú hodnotu – je s ním predsa možné obchodovať –, odlišuje sa od bežného speňažovaného majetku, ktorý tvorí základ tradičného chápania vlastníckych práv, ktoré uznáva Charta, Európsky dohovor o ľudských právach a ústavy členských štátov, tým, že je svojou podstatou prepojený so samotnou hospodárskou činnosťou a legislatívnymi predpismi upravujúcimi jeho pridelenie, vydávanie a trvanie. Ak preto niekto tvrdí, že jeho právne nároky týkajúce sa majetku zo systémov obchodovania boli porušené, musí sa vo všeobecnosti zamerať na zásadu legitímnej dôvery, a nie na vlastnícke práva ako také.

[23] Pozri analogicky rozsudok z 24. marca 1994, Bostock (C-2/92, EU:C:1994:116, bod 19).

[24] Pozri napríklad článok 40 nariadenia č. 389/2013.

[25] Rozsudok zo 7. júna 2005, VEMW a i. (C-17/03, EU:C:2005:362, bod 80 a citovaná judikatúra). Pozri tiež rozsudok z 3. decembra 2019, Česká republika/Parlament a Rada (C-482/17, EU:C:2019:1035, bod 148).

[26] Rovnosť pred zákonom je všeobecná zásada práva Európskej únie, ktorá si vyžaduje, aby sa v porovnateľných situáciách nepostupovalo rozdielne a v rozdielnych rovnako, ak takýto rozdielny postup nie je objektívne odôvodnený. Pozri rozsudok zo 17. októbra 2013, Schaible (C-101/12, EU:C:2013:661, bod 76).

81. Ide aj o tento prípad, keďže žalobca sa takisto odvolával na zásadu legitímnej dôvery. Podľa môjho názoru, hoci sú zásady právnej istoty a legitímnej dôvery do určitej miery prepojené, zásada legitímnej dôvery vychádza okrem iného z existencie určitých záruk. Preto napríklad vo svojom rozsudku z 5. marca 2019, Eesti Pagar (C-349/17, EU:C:2019:172, bod 97), Súdny dvor konštatoval, že právo domáhať sa uplatnenia legitímnej dôvery predpokladá poskytnutie presných, bezpodmienečných a zhodujúcich sa záruk pochádzajúcich z oprávnených a spoľahlivých zdrojov dotknutým subjektom zo strany príslušných orgánov Únie. Toto právo sa totiž vzťahuje na každú osobu podliehajúcu súdnej právomoci v situácii, keď orgán alebo organizácia Únie spôsobila vznik dôvodných očakávaní tým, že tejto osobe poskytla konkrétne záruky. Bez ohľadu na formu oznámenia sú takýmito uisteniami presné, bezpodmienečné a zhodujúce sa informácie.[27] Vzhľadom na to, že spis, ktorý bol predložený Súdnemu dvoru, neobsahuje informáciu o tom, že by spoločnosti Air Berlin boli poskytnuté takéto záruky, najmä inštitúciou EÚ alebo dokonca úradom pre obchodovanie, táto zásada podľa všetkého nebude v prejednávanej veci relevantná.

82. Teraz je potrebné pozrieť sa na relevantné ustanovenia právnych predpisov, aby bolo možné posúdiť takúto zhodu.[28] Ako som už uviedol, žalobca sa vo svojich pripomienkach značne opieral o štvrtú vetu odôvodnenia 20 smernice 2008/101. V uvedenej vete sa výslovne uvádza, že prevádzkovatelia lietadiel, ktorí zastavia činnosť a dostanú sa do platobnej neschopnosti, by mali naďalej mať nárok na „vydávanie kvót až do konca obdobia, na ktoré už boli pridelené voľné kvóty“.

83. Napriek skutočnosti, že znenie uvedenej vety odôvodnenia 20 je jasné a jednoznačné, v smernici 2003/87 ani v smernici 2008/101 však neexistuje hmotnoprávne ustanovenie, ktoré by mu zodpovedalo alebo bolo akýmkoľvek spôsobom rovnocenné. Ako k tomu došlo?

84. Komisia v odpovedi na písomnú otázku, ktorú jej položil Súdny dvor, potvrdila, že znenie štvrtej vety odôvodnenia 20 smernice 2008/101 bolo v konečnom texte právneho predpisu ponechané omylom. Na ústnom pojednávaní z 10. júna 2021 zástupca Komisie dokonca tvrdil, že Komisia je v rozpakoch z toho, že takáto chyba prenikla do legislatívneho návrhu a že opatrenie bolo prijaté bez toho, aby si to niekto všimol.

85. Komisia trvala na tom, že táto chyba bola výsledkom viacerých možností, ktoré boli predložené počas legislatívneho procesu predchádzajúceho prijatiu smernice 2008/101. V návrhu Komisie sa stanovovala kúpa kvót novými účastníkmi, pričom to bolo spojené s možnosťou, že si prevádzkovatelia opúšťajúci trh zachovajú svoje kvóty počas obdobia obchodovania, aby sa tak zabezpečila dostupnosť dostatočného množstva kvót. Podľa Komisie vzhľadom na to, že sa napokon rozhodlo o vytvorení osobitnej rezervy podľa článku 3f smernice 2003/87 pre nových účastníkov, zachovanie bezodplatne pridelených kvót po zastavení činností sa stalo bezpredmetné.

86. Hoci sa znenie odôvodnenia smernice môže použiť na objasnenie ustanovenia uvedenej smernice a je dôležitým nástrojom jej výkladu[29], z ustálenej judikatúry vyplýva, že odôvodnenia legislatívnych aktov Únie, akým je smernica, *samy osebe* nemajú žiadnu záväznú právnu silu. Takéto odôvodnenia nemožno považovať za dôvod na odchýlenie sa od samotných ustanovení

[27] Pozri tiež rozsudok z 3. decembra 2019, Česká republika/Parlament a Rada (C-482/17, EU:C:2019:1035, bod 153).

[28] Pozri bod 79 vyššie. Je ustálenou judikatúrou, že náležitý výklad ustanovenia práva Únie vyžaduje zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj kontext, do ktorého patrí, ako aj ciele a účel, ktorý sleduje akt, ktorého je súčasťou. História vzniku ustanovenia práva Únie môže niekedy tiež poskytnúť informácie relevantné na účely jeho výkladu. Rozsudok z 25. júna 2020, A a i. (Veterné elektrárne v Aalter a Nevele) (C-24/19, EU:C:2020:503, bod 37 a citovaná judikatúra).

[29] Rozsudok z 19. decembra 2019, Puppinck a i./Komisia (C-418/18 P, EU:C:2019:1113, bod 75 a citovaná judikatúra).

predmetnej smernice ani na výklad týchto ustanovení spôsobom, ktorý je jednoznačne v rozpore s ich znením (*contra legem*).[30] Vzhľadom na to, že odôvodnenie samo osebe nemá žiadnu právnu silu, nemôže *ako také* slúžiť ako základ pre zákonné práva alebo povinnosti, ak neexistujú rovnocenné ani podporné ustanovenia v samotnom texte smernice.[31]

87. Akékoľvek iné konštatovanie by samo osebe predstavovalo porušenie zásady právnej istoty, ktorá je základným prvkom zásady právneho štátu. Predpokladá sa, že normotvorca Únie hovorí prostredníctvom hmotnoprávnych ustanovení legislatívneho aktu, akým je smernica, pričom jej odôvodnenia poskytujú doplňujúce usmernenie ako pomôcku pri výklade ustanovení. Ak sa však tieto hmotnoprávne ustanovenia nevyjadrujú k určitej záležitosti, pri odporovaní týmto legislatívnym ustanoveniam alebo ich dopĺňaní sa nemožno účinne odvolávať na existenciu odôvodnenia (bez ohľadu na to, či bolo vložené omylom, alebo nie), z ktorého vyplýva niečo iné.

88. V každom prípade však viacero ustanovení v smernici 2003/87 jasne svedčí v súlade s článkom 3e ods. 5 smernice 2003/87 proti *vydávaniu* kvót pre leteckú dopravu bývalému prevádzkovateľovi lietadiel, akým je Air Berlin, ktorý už nevykonáva činnosť leteckej dopravy podľa článku 3e ods. 4 písm. b) uvedenej smernice.

89. Po prvé článok 2 ods. 1 smernice 2003/87 sa týka emisií z činností uvedených v prílohe I k uvedenej smernici. Letecká doprava je jednou z činností uvedených v prílohe I. Vnútroštátny súd uviedol, že Air Berlin oficiálne zastavila prevádzku 28. októbra 2017.[32] Je preto zrejmé, že Air Berlin už počas relevantného obdobia 2018 až 2020 nevykonávala činnosti leteckej dopravy. Vyplýva z toho, že v súlade s článkom 3a smernice 2003/87 sa už na ňu nevzťahovala pôsobnosť kapitoly II („Letecká doprava“) uvedenej smernice ani jej ustanovení, ktoré sa týkajú prideľovania a predovšetkým vydávania kvót týkajúcich sa činnosti leteckej dopravy počas uvedeného obdobia. Potvrdzujú to aj výnimky z činnosti leteckej dopravy, na ktoré sa odkazuje v prílohe I k smernici 2003/87 v rámci leteckej dopravy v písmene j), kde sa stanovuje, že ak prevádzkovateľ lietadiel uskutočňuje menej ako 243 letov počas troch po sebe nasledujúcich štvormesačných období alebo lety s celkovými ročnými emisiami nižšími ako 10 000 ton za rok, ustanovenia kapitoly II uvedenej smernice sa na neho nevzťahujú.

90. Po druhé v súlade s článkom 3 písm. o) smernice 2003/87 Air Berlin, ktorá zastavila svoju činnosť 28. októbra 2017, prestala v tom okamihu byť „prevádzkovateľom lietadiel“, „ktorý prevádzkuje lietadlo v čase, keď vykonáva leteckú činnosť uvedenú v prílohe I“ k uvedenej smernici.

91. Po tretie sa domnievam, že článok 3e ods. 4 a 5 smernice 2003/87 je v prejednávanej veci mimoriadne dôležitý. Ako už bolo uvedené, v článku 3e ods. 4 písm. a) smernice 2003/87 sa stanovuje výpočet celkového prídelu kvót pre prevádzkovateľa lietadiel okrem iného na obdobie 2013 až 2020 a v článku 3e ods. 4 písm. b) sa stanovuje výpočet kvót bezodplatne pridelených prevádzkovateľovi lietadiel na rok. Druhé spomínané ustanovenie vychádza z predpokladu, že prevádzkovateľ lietadla *vykonáva* činnosť leteckej dopravy počas daného roka. Okrem toho sa

[30] Rozsudok z 19. júna 2014, Karen Millen Fashions (C-345/13, EU:C:2014:2013, bod 31 a citovaná judikatúra).

[31] V tomto zmysle sa takisto domnievam, že účastník sa nemôže opierať o históriu vzniku legislatívneho aktu Únie, akým je smernica, pri výklade tohto aktu spôsobom, ktorý je v rozpore s jeho znením (*contra legem*), alebo v prípade nejasného znenia textu smernice v rozpore s výslovnými cieľmi predmetnej smernice.

[32] Je potrebné poznamenať, že napriek skutočnosti, že Air Berlin zastavila svoju činnosť 28. októbra 2017, spor v konaní vo veci samej sa s výhradou overenia vnútroštátnym súdom podľa všetkého týka len obdobia 2018 až 2020.

v článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 stanovuje, že do 28. februára „príslušný orgán riadiaceho členského štátu *vydá každému prevádzkovateľovi lietadla* počet kvót pridelených tomuto prevádzkovateľovi lietadla na tento rok“ [33] podľa článku 3e a článku 3f uvedenej smernice.

92. Podľa môjho názoru zo znenia článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 v spojení najmä s článkom 3e ods. 4 písm. b) uvedenej smernice jednoznačne vyplýva, že hoci úrad pre obchodovanie by bol povinný *vydať* prevádzkovateľovi lietadiel 28. februára kvóty, ktoré mu boli pridelené na daný rok v súlade s článkami 3e a 3f smernice 2003/87, nesmie tak urobiť v prípade bývalého prevádzkovateľa lietadiel, akým je Air Berlin, ktorý zastavil svoje činnosti, a preto už ďalej nevykonával činnosť leteckej dopravy, v tomto prípade v rokoch 2018 až 2020.

93. Po štvrté vzhľadom na to, že Air Berlin už nebola prevádzkovateľom lietadiel a nezapájala sa do činností leteckej dopravy ani ich nevykonávala počas obdobia 2018 až 2020, nepodliehala povinnosti v systéme EU ETS v súlade s článkom 12 ods. 2a smernice 2003/87 počas tohto obdobia, a nemala mať preto žiadny nárok na vydanie bezodplatných kvót za toto obdobie. Analogicky je potrebné v tomto zmysle poznamenať, že v súlade s článkom 28a ods. 1 písm. a) smernice 2003/87 [34] sa na prevádzkovateľov lietadiel nevzťahujú povinnosti v systéme EU ETS, pokiaľ ide o emisie z letov na letiská nachádzajúce sa v krajinách mimo EHP a z týchto letísk. V článku 28a ods. 2 smernice 2003/87, ktorý sa odchyľuje od článkov 3e a 3f uvedenej smernice, sa okrem iného stanovuje, že sa prevádzkovateľom lietadiel, ktorí využívajú odchýlky stanovené v článku 28a ods. 1 písm. a) uvedenej *smernice, vydá každý rok počet bezplatných kvót znížený v pomere k zníženiu povinne odovzdaných kvót* stanovenému v jej článkoch 3e a 3f. [35]

94. Preto sa domnievam, že *ročné vydanie* bezodplatne pridelených kvót pre leteckú dopravu z 28. februára podľa článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 je neodmysliteľne spojené s pretrvávajúcim stavom prevádzkovateľa lietadiel, výkonom činnosti leteckej dopravy, ako aj pokračujúcou a aktuálnou existenciou povinností v systéme EU ETS. Hoci je poľutovaniahodné, že normotvorca Únie nevypracoval žiadne konkrétne ustanovenie pre leteckú dopravu, ktoré by bolo rovnocenné ustanoveniu obsiahnutému v článku 10a ods. 19 smernice 2003/87, pokiaľ ide o pevné zariadenia, úrad pre obchodovanie napriek tomu nie je oprávnený vydať spoločnosti Air Berlin takéto kvóty na obdobie 2018 až 2020, keďže už nie je prevádzkovateľom lietadiel, nevykonáva činnosť leteckej dopravy a nevzťahujú sa na ňu povinnosti v systéme EU ETS za predmetné obdobie. V tomto zmysle vzhľadom na jasné a presné znenie okrem iného článku 2 ods. 1, článku 3a, článku 3 písm. o), článku 3e ods. 1 a 5, článku 12 ods. 2a, článku 28a ods. 1 a 2 a prílohy I k smernici 2003/87, ktoré zabezpečuje ich predvídateľné uplatňovanie, sa žalobca nemôže odvolávať na zásadu právnej istoty s cieľom požadovať *vydanie* predmetných kvót.

95. Tento výklad je podporovaný aj cieľmi, ktoré sleduje smernica 2003/87, ako aj jej všeobecná systematika. Domnievam sa, že by to bolo v rozpore s potrebným účinkom smernice 2003/87, ktorej zámerom je vyvážiť ochranu životného prostredia a hospodársky rozvoj, ak by úrad pre obchodovanie vydal bezodplatne pridelené kvóty pre leteckú dopravu žalobcovi, likvidátorovi spoločnosti Air Berlin, na roky 2018 až 2020, keď tento bývalý prevádzkovateľ lietadiel zastavil

[33] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[34] Vo verzii zmenenej nariadením 2017/2392.

[35] Podobná výnimka bola po prvýkrát zavedená do smernice 2003/87 nariadením č. 421/2014. Zo spisu, ktorý bol predložený Súdnemu dvoru, podľa všetkého vyplýva, že rozhodnutím z 15. januára 2015 úrad pre obchodovanie následne vzal späť kvóty, ktoré boli bezodplatne pridelené spoločnosti Air Berlin, v nadväznosti na prijatie nariadenia č. 421/2014. Toto rozhodnutie o späťvzatí je právoplatné. Pozri stranu 4 návrhu na začatie prejudiciálneho konania. Na predmetné čiastočné späťvzatie a rozhodnutie úradu pre obchodovanie z 15. januára 2015 sa odkazuje aj v bode 1 rozhodnutia úradu pre obchodovanie z 28. februára 2018.

svoje činnosti a už sa na neho nevzťahujú povinnosti v systéme EU ETS.[36] V takejto situácii už viac neexistuje žiadne odôvodnenie na prideľovanie a vydávanie bezodplatných kvót spoločnosti Air Berlin v rámci systému EU ETS[37] a dochádza už len k vzniku neočakávaného zisku v prospech žalobcu a na úkor systému EU ETS.[38]

96. Preto v odpovedi na tretiu otázku vnútroštátneho súdu sa žiadne bezodplatne prideľované kvóty nesmú vydávať podľa článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 po tom, čo prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoju činnosť.[39] Akékoľvek iné konštatovanie by ohrozilo harmonizované celoeurópske pravidlá týkajúce sa prideľovania a vydávania bezodplatných kvót, ktoré sú základným prvkom smernice 2003/87.[40]

97. Žalobca prikladal mimoriadnu váhu skutočnosti, že späťvzatie kvót by ohrozilo ciele smernice 2003/87 a narušilo rovnováhu, o ktorú sa uvedená smernica usiluje medzi znižovaním emisií na jednej strane a hospodárskym rozvojom a zamestnanosťou na druhej strane.[41] V tomto zmysle poznamenáva, že prahová hodnota alebo strop 95 % historických emisií, ktorý sa stanovuje v článku 3c ods. 2 smernice 2003/87 na obdobie obchodovania 2013 až 2020, je výsledkom politického kompromisu a predstavuje výsledok komplexného vyváženia, ktorý bol takisto ovplyvnený hospodárskymi následkami, ktoré by mohlo mať zníženie kvót. Komisia na druhej strane uviedla, že nevzatie späť bezodplatne pridelených kvót značne naruší systém EU ETS.

98. Domnievam sa, že hoci strop či obmedzenie na 95 % historických emisií, pokiaľ ide o kvóty, ktoré sa majú prideľovať prevádzkovateľom lietadiel, je stanovené v článku 3c ods. 2 smernice 2003/87, toto percento nie je nemenné, keďže podľa prvej vety článku 3c ods. 2 smernice 2003/87 môže byť preskúmané v rámci všeobecného preskúmania smernice 2003/87.[42] Okrem toho množstvo bezodplatných kvót, ktoré sa majú vydať podľa článkov 3e a 3f smernice 2003/87, a v konečnom dôsledku tým aj strop vo výške 95 % obsiahnutý v článku 3c ods. 2 uvedenej smernice, boli znížené nariadením č. 421/2014 a nariadením 2017/2392 s cieľom prispôsobiť EU ETS, pokiaľ ide o leteckú dopravu, a to obmedzením jeho rozsahu pôsobnosti s cieľom zabezpečiť

[36] Cieľom smernice 2003/87 je vytvorenie systému obchodovania s kvótami na emisie skleníkového plynu, ktorý smeruje k zníženiu emisií týchto skleníkových plynov do atmosféry na úroveň, ktorá zabráni nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému a ktorého konečným cieľom je ochrana životného prostredia. Tento systém je založený na hospodárskej logike, ktorá sa snaží podnietiť každého účastníka systému vypúšťať nižšie množstvo skleníkových plynov oproti kvótam, ktoré mu boli pôvodne pridelené, aby mohol postúpiť nadbytok inému účastníkovi, ktorý vyprodukoval vyššie množstvo emisií oproti udeleným kvótam. Rozsudok z 3. decembra 2020, Ingredion Germany (C-320/19, EU:C:2020:983, body 38 a 39, ako aj citovaná judikatúra). Vo svojom rozsudku z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i. (C-366/10, EU:C:2011:864, bod 138), Súdny dvor konštatoval, že zámerom pravidiel stanovených v smernici 2008/101 je rozšíriť systém obchodovania s kvótami vytvorený v smernici 2003/87 na prevádzkovateľov lietadiel. Sledujú tak najmä cieľ lepšej ochrany životného prostredia.

[37] V odôvodnení 14 smernice 2008/101 sa uvádza, že „cieľom zmien a doplnení smernice 2003/87/ES touto smernicou je znížiť vplyv sektora leteckej dopravy na zmenu klímy začlenením emisií z činností leteckej dopravy do systému Spoločenstva“.

[38] Súdny dvor vo svojom rozsudku z 28. júla 2016, Vattenfall Europe Generation (C-457/15, EU:C:2016:613, bod 27), konštatoval, že všeobecná systematika smernice 2003/87 spočíva v presnej evidencii vydávania, držania, prenosu a zrušenia kvót. Keď prevádzkovateľ lietadiel zastaví svoje činnosti a nepodlieha už povinnostiam v systéme EU ETS, úplne zaniká odôvodnenie na vydávanie bezodplatných kvót. Vydávanie bezodplatných kvót v takýchto prípadoch by podľa môjho názoru ohrozilo nielen konkrétne ustanovenia smernice 2003/87, ale aj jej celkovú štruktúru.

[39] Vzhľadom na to, že Air Berlin definitívne zastavila svoje činnosti v oblasti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti, a teda ich neobnovila v priebehu obdobia rokov 2018 až 2020, úrad pre obchodovanie s cieľom zabezpečiť právnu istotu a účinné vykonávanie smernice 2003/87 v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému môže vziať späť alebo upraviť *pôvodné rozhodnutie o pridelení* týkajúce sa daného obdobia. Takéto späťvzatie alebo úprava sú preto podľa práva Únie prípustné, nie však povinné, pokiaľ nie je potrebné zabezpečiť právnu istotu a účinné uplatňovanie smernice 2003/87 podľa vnútroštátneho práva. Povinné je to, aby sa *žiadne bezodplatne pridelené kvóty nevydali* spoločnosti Air Berlin na obdobie 2018 až 2020.

[40] Pozri analogicky rozsudok z 22. júna 2016, DK Recycling und Roheisen/Komisia (C-540/14 P, EU:C:2016:469, body 51 až 54).

[41] Pozri odôvodnenie 5 smernice 2003/87.

[42] Na úvod by som chcel poznamenať, že žalobcovo tvrdenie o narušení rovnováhy medzi znižovaním emisií a hospodárskym rozvojom a zamestnanosťou z dôvodu späťvzatia kvót je len tvrdením. V spise, ktorý bol predložený Súdnemu dvoru, nie sú žiadne, ani len neoficiálne dôkazy o takomto narušení.

budúcu medzinárodnú dohodu o kontrole emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy.[43] Domnievam sa preto, že akékoľvek údajné ohrozenie rovnováhy, o ktorú sa usiluje smernica 2003/87, v dôsledku príliš vysokého alebo príliš nízkeho množstva bezodplatných kvót[44] môže, a dokonca musí posúdiť a v konečnom dôsledku vyriešiť samotný normotvorca Únie.

99. Navrhujem preto, aby sa na prvú časť prvej prejudiciálnej otázky odpovedalo v tom zmysle, že článok 2 ods. 1, článok 3a, článok 3 písm. o), článok 3e ods. 1 a 5, článok 12 ods. 2a, článok 28a ods. 1 a 2 a príloha I smernice 2003/87 bránia ročnému vydávaniu kvót pre leteckú dopravu bezodplatne pridelených prevádzkovateľovi lietadiel po tom, ako tento prevádzkovateľ zastavil činnosť v oblasti leteckej dopravy.

2. Druhá časť

100. V druhej časti svojej prvej otázky sa vnútroštátny súd snaží zistiť, či späťvzatie rozhodnutia o pridelení po tom, ako prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoje činnosti v oblasti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti, závisí od toho, či v týchto činnostiach leteckej dopravy pokračovali iní prevádzkovatelia lietadiel. Vnútroštátny súd sa okrem toho v podstate pýta, či dochádza k pokračovaniu činností leteckej dopravy podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 v prípade, že Air Berlin sčasti postúpila svoje letiskové sloty iným prevádzkovateľom lietadiel, konkrétne spoločnostiam Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook.

101. V článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 sa stanovuje vytvorenie osobitnej rezervy na bezodplatné prideľovanie kvót podľa tejto smernice, pokiaľ ide o novú alebo dodatočnú činnosť lietadiel za predpokladu, že táto činnosť nie je úplným ani čiastočným pokračovaním činností leteckej dopravy, ktorú predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadiel. Napriek skutočnosti, že pojem „pokračovanie“ nie je v smernici 2003/87 vymedzený, domnievam sa, že účelom tohto ustanovenia je zabezpečiť, aby sa ďalšie alebo dodatočné bezodplatné prideľovanie kvót neuskutočňovalo v podstate vo vzťahu k tej istej činnosti leteckej dopravy.[45]

102. Osobitná rezerva vytvorená podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 pozostáva z fixného percentuálneho podielu, konkrétne 3 % z celkového množstva kvót, ktoré sa majú prideliť.[46] V súlade s článkom 3f ods. 8 smernice 2003/87 členské štáty dajú na aukciu všetky nepridelené kvóty v osobitnej rezerve. Podľa článku 3d ods. 2 smernice 2003/87 sa 15 % kvót obchoduje formou aukcie.[47] Z toho vyplýva, že 82 % kvót pre leteckú dopravu sa bezodplatne prideľuje a vydáva v súlade s článkom 3e smernice 2003/87.[48]

[43] Pozri tiež článok 3c ods. 3 smernice 2003/87, v ktorom sa stanovuje, že Komisia preskúma celkové množstvo kvót, ktoré sa majú prideliť prevádzkovateľom lietadiel v súlade s článkom 30 ods. 4.

[44] Okrem toho vzhľadom na moju odpoveď na piatu otázku podľa všetkého, s výhradou overenia vnútroštátnym súdom, v skutočnosti nedochádza k žiadnemu nedostatku kvót.

[45] Komisia uviedla, že „činnosť alebo dodatočná činnosť prevádzkovateľa lietadiel sa považuje za pokračovanie činnosti leteckej dopravy, ktorú predtým vykonával iný prevádzkovateľ lietadiel, v prípade, že tento iný prevádzkovateľ lietadiel si zachová nárok na prijatie bezodplatného pridelenia kvót za tie isté činnosti leteckej dopravy (lety na tých istých trasách, ku ktorým došlo k pôvodnému bezodplatnému prideleniu podľa článku 3e). V týchto prípadoch by kritérium oprávnenosti (podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87) nebolo splnené“. Často kladené otázky Bezodplatné prideľovanie z osobitnej rezervy (článok 3f smernice o ETS) z 19. marca 2015. Dostupné na adrese: https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/transport/aviation/docs/faq_special_reserve_en.pdf.

[46] Znížené v súlade s článkom 28a ods. 2 smernice 2003/87.

[47] Znížené v súlade s článkom 28a ods. 3 smernice 2003/87. Toto zníženie je v pomere k zníženiu celkového množstva vydaných kvót.

[48] Znížené v súlade s článkom 28a ods. 2 uvedenej smernice.

103. Podľa môjho názoru neexistuje žiadny priamy súvis medzi bezodplatnými kvótami pre leteckú dopravu pridelenými z osobitnej rezervy vytvorenej podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87 a kvótami pre leteckú dopravu pridelenými a vydávanými podľa článku 3e uvedenej smernice. Domnievam sa preto, že späťvzatie rozhodnutia o pridelení po tom, čo prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoje činnosti v oblasti leteckej dopravy z dôvodu platobnej neschopnosti, nezávisí od toho, či došlo k pokračovaniu týchto činností leteckej dopravy inými prevádzkovateľmi lietadiel podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87.

104. V každom prípade nedošlo k žiadnemu „pokračovaniu" činností leteckej dopravy podľa článku 3f ods. 1 smernice 2003/87, keď boli sloty spoločnosti Air Berlin postúpené (sčasti) iným prevádzkovateľom lietadiel, konkrétne spoločnostiam Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook, po tom, čo Air Berlin zastavila svoje činnosti v októbri 2017. článok 3f ods. 1 smernice 2003/87 nie je z časového hľadiska relevantný v kontexte prejednávanej veci, ktorá sa veľmi konkrétne týka obdobia 2018 až 2020. Žiadosť o bezodplatné pridelenie z osobitnej rezervy na obdobie obchodovania 2013 až 2020 podľa článku 3f smernice 2003/87 musela byť podaná do 30. júna 2015 [49], pričom ide o dátum, ktorý do značnej miery predchádza platobnej neschopnosti spoločnosti Air Berlin a zastaveniu jej činnosti.

105. Okrem toho hoci sa zdá, že sloty [50], ktoré pôvodne patrili spoločnosti Air Berlin [51], boli postúpené spoločnostiam Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook ako súčasť predaja majetku, v spise, ktorý bol predložený Súdnemu dvoru, neexistuje žiadna jednoznačná zmienka o tom, že úrad pre obchodovanie má v skutočnosti v úmysle prideliť alebo vydať bezodplatné kvóty predtým pridelené spoločnosti Air Berlin na obdobie 2018 až 2020 týmto iným operátorom lietadiel, hoci sa domnieva, že takýto prevod by sa za istých okolností podľa vnútroštátneho práva mohol uskutočniť. [52] Podľa všetkého sa zdá, že voči takémuto možnému prevodu spoločnostiam Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook má žalobca silné výhrady. [53]

106. Vzhľadom na konkrétne okolnosti prejednávanej veci otázka, či Deutsche Lufthansa, Easyjet a Thomas Cook majú nárok na kvóty na roky 2018 až 2020 v nadväznosti na nadobudnutie slotov spoločnosti Air Berlin, ide podľa môjho názoru nad rámec predloženého návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

B. O druhej otázke

107. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku sa vnútroštátny súd v druhej otázke zaujíma o objasnenie platnosti ustanovení článku 10 ods. 5, článku 29, článku 55 ods. 1 písm. a) až článku 55 ods. 3 a článku 56 nariadenia č. 389/2013.

[49] Pozri článok 3f ods. 2 smernice 2003/87.

[50] Pozri definíciu v článku 2 písm. a) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 1993, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 3) (v zmenenom znení).

[51] Podľa všetkého preto Air Berlin, s výhradou overenia vnútroštátnym súdom, nebola predaná ako podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, ale je skôr v procese likvidácie a predaja jej majetku.

[52] Podľa nemeckej vlády, keďže táto otázka sa nerieši v smernici 2003/87, možno ju riešiť na základe vnútroštátneho práva. Nemecká vláda sa v odpovedi na písomnú otázku Súdneho dvora domnieva, že prevod práva na pridelenie na obdobie 2018 až 2020 by sa mohol uskutočniť podľa vnútroštátneho práva spoločností a zmluvného práva, ak by iný prevádzkovateľ (prevádzkovatelia) vykonával i) činnosť spoločnosti Air Berlin, na ktorú sa vzťahoval systém EU ETS: Chcel by som takisto poznamenať, že zo spisu, ktorý bol Súdnemu dvoru predložený, nie je vôbec jasné, do akej miery predmetní traja prevádzkovatelia lietadiel vykonávajú bývalé činnosti spoločnosti Air Berlin. Akákoľvek snaha o riešenie tejto záležitosti by bola čisto špekulatívna.

[53] Nie je mi ani jasné, či na vnútroštátny súd vôbec bola predložená žaloba týkajúca sa takéhoto prevodu.

108. Vzhľadom na odpoveď, ktorú navrhujem dať na prvú otázku, sa domnievam, že na druhú otázku nie je potrebné odpovedať. V každom prípade sa domnievam, že predmetné ustanovenia nariadenia č. 389/2013 nie sú v rozpore so stanoviskom, ktoré som zaujal k prvej otázke.

109. Podľa článku 19 ods. 1 smernice 2003/87 sa majú kvóty vydávané od 1. januára 2012 evidovať v registri Únie. Nariadenie č. 389/2013 Komisia prijala, ako je zrejmé najmä z jeho článku 1, s cieľom stanoviť všeobecné požiadavky a požiadavky v oblasti prevádzky a údržby týkajúce sa okrem iného registra Únie pre kvóty za obdobie obchodovania, ktoré začína 1. januára 2013, a nasledujúce obdobia. V tomto zmysle bola Komisia povinná rešpektovať právny rámec, ktorý bol zriadený smernicou 2003/87, vrátane najmä jeho rozsahu pôsobnosti a obmedzení delegovaných právomocí.[54] Z toho okrem toho vyplýva, že ustanovenia nariadenia č. 389/2013 treba vykladať s prihliadnutím na požiadavky vyplývajúce zo smernice 2003/87.[55]

110. V článku 10 ods. 5 nariadenia č. 389/2013 sa stanovuje, že po oznámení príslušného orgánu, že lety prevádzkovateľa lietadla už nie sú zaradené do systému EU ETS v súlade s prílohou I k smernici 2003/87/ES v danom roku, vnútroštátny správca upraví stav príslušného holdingového účtu na dočasne *vylúčený stav* po tom, ako príslušného prevádzkovateľa lietadla o tom vopred upovedomí, a až do opätovného zaradenia letov prevádzkovateľa lietadla do EU ETS.[56] Takýto úkon je podľa všetkého v zásade dočasnej povahy.

111. Naopak, podľa článku 29 nariadenia č. 389/2013 holdingové účty prevádzkovateľa lietadiel *zatvorí* len vnútroštátny správca, ak mu dal na to pokyn príslušný orgán, ktorý zistil, že prevádzkovateľ lietadla prestal vykonávať svoje činnosti, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87.[57] Zo zatvorených účtov nemožno iniciovať žiadne procesy, pričom zatvorený účet nemožno znovu otvoriť a nesmie prijímať jednotky.[58]

112. Vzhľadom na to, že Air Berlin definitívne zastavila svoje činnosti z dôvodu platobnej neschopnosti a nepodlieha už povinnostiam v systéme EU ETS, jej holdingové účty môžu v zásade byť zatvorené.[59] Navyše sa žiadne kvóty nesmú prevádzať podľa článku 56 ods. 2 nariadenia č. 389/2013 na zatvorený účet.

[54] Pozri článok 19 ods. 3 smernice 2003/87, v ktorom sa Komisia splnomocňuje prijímať delegované akty na doplnenie uvedenej smernice, pokiaľ ide o register Únie na obdobie obchodovania, ktoré začína 1. januára 2013, a na nasledujúce obdobia. Pozri tiež článok 23 smernice 2003/87, v ktorom sa stanovujú postupy, na základe ktorých Komisia môže vykonávať svoje delegované právomoci. V bode 47 svojho rozsudku z 22. júna 2016, DK Recycling und Roheisen/Komisia (C-540/14 P, EU:C:2016:469), Súdny dvor konštatoval, že vykonávacie opatrenia prijaté Komisiou nemôžu ani meniť podstatné prvky základnej právnej úpravy, ani ju dopĺňať novými podstatnými prvkami.

[55] Pozri analogicky rozsudok zo 17. mája 2018, Evonik Degussa (C-229/17, EU:C:2018:323, bod 29 a citovaná judikatúra). Pozri tiež rozsudok z 26. septembra 2014, Romonta/Komisia (T-614/13, EU:T:2014:835, body 97 a 98).

[56] Okrem určitých výnimiek nemožno z vylúčených účtov iniciovať žiadne procesy. Pozri článok 10 ods. 6 nariadenia č. 389/2013. Okrem toho je z článku 56 ods. 2 a 3 nariadenia č. 389/2013 jasné, že register Únie nesmie previesť kvóty pre leteckú dopravu na vylúčený účet prevádzkovateľa lietadiel.

[57] Alebo sa zlúčil s iným prevádzkovateľom lietadla. Podľa článku 55 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 389/2013 vnútroštátny správca je povinný vykonať zmeny v národnej alokačnej tabuľke pre leteckú dopravu zapísanej v EUTL, stanovenej podľa článku 20 smernice 2003/87 na zaznamenávanie vydania, prevodu a zrušenie kvót, ak prevádzkovateľ lietadiel zastavil svoje činnosti, na ktoré sa vzťahuje príloha I k smernici 2003/87.

[58] Pozri článok 10 ods. 3 nariadenia č. 389/2013. V súlade s článkom 32 ods. 1 nariadenia č. 389/2013, ak existuje kladný zostatok na zatváranom účte, majiteľ účtu môže špecifikovať iný účet, na ktorý sa takéto emisné kvóty prevedú. Podľa Komisie vzhľadom na to, že zatvorený účet nemožno opätovne otvoriť, zatvorenie účtu s kladným zostatkom by predstavovalo vyvlastnenie. Majiteľ účtu prevádzkovateľa lietadiel, ktorý má byť zatvorený z dôvodu trvalého nevykonávania činnosti leteckej dopravy v rámci EU ETS, môže previesť zostatok na iný účet a nakladať s kvótami, ako uzná za vhodné, napríklad ich môže predať na trhu. V nariadení č. 389/2013 nie je uvedené žiadne obmedzenie počtu účtov ani majiteľov účtov, na ktoré sa kvóty môžu previesť, za predpokladu, že účty sú zaevidované v registri Únie. Podľa Komisie, ak má prevádzkovateľ lietadiel, ktorý zastavil svoje činnosti, na účte kvóty, účet sa nezatvorí, ale „vylúči“ podľa článku 10 ods. 5 nariadenia č. 389/2013.

[59] Za predpokladu, že nemá účet s kladným zostatkom.

113. Skutočnosť, že účet spoločnosti Air Berlin bol nastavený na stav „vylúčený“ [60], a nie stav „zatvorený“, nie je podľa môjho názoru relevantná v kontexte prejednávanej veci vzhľadom na to, že z bodu 6 rozhodnutia úradu pre obchodovanie z 28. februára 2018 sa zdá, že táto záležitosť je predmetom preskúmania a že rozhodnutie bolo v každom prípade napadnuté pred vnútroštátnymi súdmi. Dôležitá je skutočnosť, že žiadne kvóty pridelené pre leteckú dopravu nesmú byť prevedené na vylúčený alebo zatvorený účet. [61]

114. Navyše hoci stav účtu (účtov) prevádzkovateľa lietadiel podľa nariadenia č. 389/2013, ako aj jeho (ich) obsah je vskutku veľmi dôležitý, pokiaľ ide o presné zúčtovanie transakcií podľa EU ETS, v konečnom dôsledku tento stav neurčuje to, či takýto prevádzkovateľ má nárok na pridelenie alebo vydanie bezodplatných kvót podľa, okrem iného, článku 3e ods. 4 a 5 smernice 2003/87.

C. O tretej otázke

115. Vzhľadom na moju odpoveď na prvú otázku sa domnievam, že smernice 2003/87 a 2008/101 sa majú vykladať v tom zmysle, že žiadne bezodplatne pridelené kvóty nesmú byť na ročnom základe vydané podľa článku 3e ods. 5 smernice 2003/87 spoločnosti Air Berlin po zastavení jej činností v oblasti leteckej dopravy. Okrem toho vzhľadom na to, že Air Berlin definitívne ukončila svoje činnosti leteckej dopravy počas obdobia 2018 až 2020, na súčasné účely postačuje konštatovať, že úrad pre obchodovanie s cieľom plne vykonať ustanovenia smernice 2003/87, a najmä jej článok 3e ods. 5, môže podľa vnútroštátneho práva vziať späť alebo upraviť pôvodné rozhodnutie o pridelení týkajúce sa daného obdobia.

D. O štvrtej otázke

116. Vnútroštátny súd uviedol, že jeho štvrtou otázkou sa má objasniť, kedy končí tretie obdobie obchodovania pre prevádzkovateľov lietadiel. Inými slovami, otázka znie, či by toto obdobie malo končiť 31. decembra 2020 alebo 31. decembra 2023. V tomto zmysle daná otázka konkrétne odkazuje na článok 3c ods. 3a, článok 28a ods. 1 a 2 a článok 28b ods. 2 smernice 2003/87.

117. Zo samotnej otázky je zrejmé, že vnútroštátny súd hľadá odpoveď na túto otázku, len ak prvá prejudiciálna otázka bude zodpovedaná kladne a tretia prejudiciálna otázka bude zodpovedaná záporne. Vzhľadom na moju odpoveď na prvú a tretiu prejudiciálnu otázku sa domnievam, že nie je potrebné odpovedať na štvrtú otázku. Vzhľadom na to, že Air Berlin ukončila svoju činnosť v roku 2017, v kontexte prejednávanej veci je bezpredmetné, či sa tretie obdobie obchodovania končí 31. decembra 2020 alebo či sa končí až 31. decembra 2023. Podľa môjho názoru sa od roku 2018 nesmú spoločnosti Air Berlin bezodplatne vydávať žiadne ďalšie kvóty v zmysle článku 3e ods. 5 smernice 2003/87. [62]

[60] Pozri článok 10 ods. 1 nariadenia č. 389/2013.

[61] Pozri v tomto smere článok 56 nariadenia č. 389/2013. Pozri tiež článok 10 ods. 3 uvedeného nariadenia.

[62] Na písomnú otázku Súdneho dvora nemecká vláda uviedla, že Air Berlin nebola spomenutá v uverejnení podľa článku 28a ods. 2 smernice 2003/87. Žalobca odpovedal podobne, ale informácie o tejto veci vo vzťahu k spoločnosti Air Berlin má len za rok 2018. V každom prípade sa žalobca, nemecká vláda aj Komisia domnievajú, že takéto uverejnenie samo osebe nemôže stanovovať, či určitý prevádzkovateľ lietadiel má právo na pridelenie. Môžem len súhlasiť.

118. V každom prípade, hoci smernica 2003/87 neobsahuje žiadne ustanovenie, v ktorom by sa *výslovne* stanovovalo, že obdobie obchodovania začínajúce 1. januára 2013 končí 31. decembra 2020[63], napriek tomu sa domnievam, že z článku 13 smernice 2003/87, ktorý sa nachádza v kapitole IV uvedenej smernice, a preto sa rovnako vzťahuje na leteckú dopravu, ako aj na stacionárne zariadenia, vyplýva, že nové obdobie obchodovania sa začína od 1. januára 2021 na desaťročné obdobie s konkrétnymi pravidlami týkajúcimi sa časovej platnosti kvót vydaných počas období 1. januára 2013 až 31. decembra 2020 a 1. januára 2021 až 31. decembra 2030.[64]

119. V smernici 2003/87 však existuje viacero ustanovení, ktoré pri kvótach z leteckej činnosti odkazujú na 1. január 2023. Podľa môjho názoru však v dôsledku týchto ustanovení nedochádza k predĺženiu obdobia obchodovania začínajúceho 1. januára 2013 po 31. decembri 2020 až do 31. decembra 2023 alebo ďalej. Preto nemenia podmienky článku 13 smernice 2003/87.

120. V tomto zmysle sa v článku 3c ods. 3a smernice 2003/87 jednoducho stanovuje, že po 31. decembri 2023 budú určité pridelenia kvót podliehať preskúmaniu uvedenému v článku 28b uvedenej smernice. Okrem toho sa v článku 28a ods. 1, 2 a 4 smernice 2003/87 odráža zníženie rozsahu pôsobnosti smernice 2003/87 a povinností v systéme EU ETS vo vzťahu k leteckej doprave do roku 2023 – spolu so zodpovedajúcim znížením množstva bezodplatných kvót a kvót určených na obchodovanie – s cieľom zohľadniť medzinárodný vývoj v tejto oblasti.[65] Hoci je výsledkom týchto ustanovení určité prekrývanie v rámci obdobia prideľovania týkajúceho sa leteckej dopravy, ktoré trvá od 1. januára 2013 do 31. decembra 2023, nemenia sa však podmienky článku 13 uvedenej smernice a skutočnosť, že nové obdobie obchodovania začína 1. januára 2021 na desaťročné obdobie.

E. O piatej otázke

121. V piatej prejudiciálnej otázke, ktorá je relevantná najmä v prípade kladnej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku a zápornej odpovede na tretiu prejudiciálnu otázku, sa vnútroštátny súd pýta, či nároky na ďalšie bezplatné prideľovanie emisných kvót prevádzkovateľom lietadiel za tretie obdobie obchodovania (1. januára 2013 až 31. decembra 2020) môžu byť splnené po ukončení tretieho obdobia obchodovania kvótami za štvrté obdobie obchodovania, ak existenciu nároku na kvóty stanoví súd, až po uplynutí tretieho obdobia obchodovania, alebo platnosť nárokov na kvóty, ktoré ešte neboli splnené, uplynie s ukončením tretieho obdobia obchodovania.

122. Vzhľadom na moje odpovede na prvú a tretiu prejudiciálnu otázku sa domnievam, že nie je prísne vzaté potrebné odpovedať na piatu prejudiciálnu otázku. Z dôvodu úplnosti však na piatu prejudiciálnu otázku v krátkosti odpoviem.

[63] Pozri však článok 33 ods. 2 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/1122 z 12. marca 2019, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokiaľ ide o fungovanie registra Únie (Ú. v. EÚ L 177, 2019, s. 3), v ktorom sa konkrétne odkazuje na obdobie obchodovania začínajúce 1. januára 2021.

[64] Navyše v súlade s článkom 9 smernice 2003/87 a článkom 28a ods. 2 tretím pododsekom uvedenej smernice od 1. januára 2021 množstvo kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel podlieha uplatneniu lineárneho koeficientu vo výške 2,2 %, ale s výhradou preskúmania podľa článku 28b uvedenej smernice.

[65] Článok 3c ods. 3a, článok 28a ods. 1, 2 a 4 a článok 28b smernice 2003/87 boli vložené do smernice 2003/87 nariadením 2017/2392. Ako je zrejmé z odôvodnenia 8 uvedeného nariadenia, tieto ustanovenia boli vložené „s cieľom podporiť dynamiku v rámci ICAO a uľahčiť sprevádzkovanie systému ICAO by sa mala s výhradou preskúmania predĺžiť platnosť súčasnej výnimky z povinností v rámci EU ETS pre lety do tretích krajín a z nich do 31. decembra 2023, aby sa umožnilo získanie potrebných skúsenosti s vykonávaním systému ICAO. V dôsledku predĺženia platnosti výnimky by mala suma kvót, ktoré majú byť predmetom aukcie a ktoré sa majú bezodplatne vydať, vrátane kvót z osobitnej rezervy, zostať úmerná zníženiu povinne odovzdaných kvót. Od 1. januára 2021 by sa mala suma kvót pridelených prevádzkovateľom lietadiel každoročne znižovať v súlade s lineárnym redukčným koeficientom uplatniteľným na všetky ostatné odvetvia v rámci EU ETS, a to s výhradou preskúmania vzhľadom na vykonávanie systému ICAO“.

123. Vnútroštátny súd uviedol, že podľa judikatúry nemeckých súdov viedol koniec prvého a druhého obdobia obchodovania k tomu, že k 30. aprílu roku nasledujúceho po konci obdobia obchodovania nemohli byť ešte nevyčerpané nároky na pridelenie už viac uspokojené, ale z nedostatku výslovného prechodného ustanovenia vo vnútroštátnom práve zanikli. Navyše sa vo vnútroštátnych právnych predpisoch nestanovuje prechodné ustanovenie pre nároky na pridelenie, o ktorých prebiehajú konania na súde v treťom období obchodovania. Takéto chýbajúce vnútroštátne prechodné ustanovenie sa odôvodňovalo tým, že pravidlá pre bezodplatné pridelenie kvót v období obchodovania od 1. januára 2021 do 31. decembra 2030 sú podrobne upravené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2019/331 [66], pričom kompenzácia nárokov na pridelenie presahujúca dané obdobie je prípustná, len ak je takýto postup upravený v delegovanom nariadení 2019/331 pre štvrté obdobie obchodovania. [67]

124. V prvej vete článku 13 smernice 2003/87 zmenenej smernicou 2018/410 sa stanovuje, že „kvóty vydávané od 1. januára 2013 majú neobmedzenú platnosť“. Vnútroštátny súd sa konkrétne pýta, či nárok na ďalšie bezodplatné prideľovanie emisných kvót za tretie obdobie obchodovania môže v takom prípade byť uspokojený kvótami vzťahujúcimi sa na štvrté obdobie obchodovania. Podľa druhej vety článku 13 smernice 2003/87 (zmenenej smernicou 2018/410) kvóty vydané od roku 2021 platia len od začiatku desaťročného obdobia, v ktorom boli vydané (t. j. od 1. januára 2021). Preto by žalobca, ktorému bolo priznané právo na pridelenie bezodplatných kvót, nebol schopný splniť svoje povinnosti podľa článku 12 ods. 2a smernice 2003/87 s pomocou kvót týkajúcich sa štvrtého obdobia obchodovania.

125. Na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu by takto položená otázka mohla byť preformulovaná. Otázka, na ktorú treba odpovedať, by sa preto nemala obmedzovať na to, či takéto nároky možno uspokojiť kvótami za štvrté obdobie obchodovania. Vnútroštátny súd sa teda v podstate pýta, či, a ak áno, akým spôsobom môže byť prípadný nárok na bezodplatné pridelenie emisných kvót uspokojený po uplynutí tretieho obdobia obchodovania, ak neexistuje konkrétne ustanovenie týkajúce sa tejto otázky.

126. Ako vyplýva z mojej odpovede na štvrtú prejudiciálnu otázku, tretie obdobie obchodovania skončilo 31. decembra 2020. Obdobie prideľovania bezodplatných kvót na obdobie obchodovania od 1. januára 2013 do 31. decembra 2020 však trvá do 31. decembra 2023. Tieto dve predmetné obdobia sa preto celkom neprekrývajú. V tomto zmysle sa domnievam, že otázka je relevantná len pre obdobie po 31. decembri 2023.

127. Podľa môjho názoru vzhľadom na to, že v článku 13 smernice 2003/87 sa stanovuje, že kvóty vydané na obdobie obchodovania majú neobmedzenú platnosť, domnievam sa, že ak má prevádzkovateľ lietadiel nárok na ich vydanie, toto právo pretrváva a jeho platnosť nemôže uplynúť napriek tomu, že sa začalo nové obdobie obchodovania a práva nemôžu byť uspokojené na základe kvót vydaných na toto obdobie. Existujú však reálne praktické otázky týkajúce sa spôsobu uspokojovania práv z tretieho obdobia obchodovania, ktoré pretrvávajú.

[66] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/331 z 19. decembra 2018, ktorým sa ustanovujú prechodné pravidlá harmonizácie bezodplatného prideľovania emisných kvót podľa článku 10a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES, platné v celej Únii (Ú. v. EÚ L 59, 2019, s. 8).

[67] Vnútroštátny súd konštatoval, že podľa odôvodnenia 7 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1814 zo 6. októbra 2015 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a o zmene smernice 2003/87/ES (Ú. v. EÚ L 264, 2015, s. 1) by sa kvóty nepridelené zariadeniam podľa článku 10a ods. 7 smernice 2003/87, ako aj kvóty nepridelené zariadeniam z dôvodu uplatňovania článku 10a ods. 19 a 20 uvedenej smernice (ďalej len „nepridelené kvóty“) mali umiestniť do rezervy v roku 2020. Vnútroštátny súd sa domnieva, že toto odôvodnenie 7 podporuje stanovisko, že prechodom z tretieho do štvrtého obdobia obchodovania nezanikajú nároky na dodatočné pridelenie kvót, ktoré dovtedy neboli splnené. Neexistuje však výslovné ustanovenie týkajúce sa výsledku nárokov na dodatočné pridelenie, ktoré neboli uspokojené do konca tretieho obdobia obchodovania.

128. Otázka týkajúca sa toho, ako možno uspokojiť potenciálny nárok na bezodplatné pridelenie emisných kvót za tretie obdobie obchodovania, má dva aspekty. Po prvé ide o procesný základ takejto zmeny prideľovania a po druhé o otázku „pôvodu“ týchto kvót.

129. Pokiaľ ide o prvú z týchto záležitostí, akákoľvek úprava predstavuje zmenu národnej alokačnej tabuľky stanovenej v článku 54 nariadenia č. 389/2013, ktorá[68] sa podľa článku 88 delegovaného nariadenia 2019/1122 naďalej uplatňuje do 1. januára 2026 na všetky operácie potrebné v súvislosti s obdobím obchodovania v rokoch 2013 až 2020. Ak súd rozhodne o tom, že prevádzkovateľ má nárok na ďalšie bezodplatné pridelenie emisných kvót, dotknutý členský štát o tom informuje Komisiu [článok 55 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 389/2013] a Komisia dá pokyn centrálnemu správcovi, aby vykonal príslušné zmeny v národnej alokačnej tabuľke zapísanej v EUTL. Centrálny správca potom zabezpečí, aby register Únie previedol príslušné kvóty z účtu EÚ na prideľovanie pre leteckú dopravu v súlade s upravenou národnou alokačnou tabuľkou na holdingový účet prevádzkovateľa podľa článku 56 ods. 2 nariadenia č. 389/2013.

130. Pokiaľ ide o druhý aspekt, konkrétne o pôvod týchto kvót, nemecká vláda uviedla na pojednávaní 10. júna 2021, že späťvzatie rozhodnutia o pridelení kvót pre leteckú dopravu v prípade platobnej neschopnosti prevádzkovateľov lietadiel by neohrozilo systém EU ETS vo vzťahu k leteckej doprave, keďže by to žiadnym relevantným spôsobom neovplyvnilo ani množstvo dostupných kvót, ani ich cenu. Je to preto, že „všeobecné kvóty“[69] môžu prevádzkovatelia lietadiel odovzdávať. V tomto zmysle nemecká vláda uviedla, že 30 % kvót, ktoré odovzdali prevádzkovatelia lietadiel za obdobie 2013 až 2019, boli „všeobecné kvóty“. Navyše množstvo kvót pre leteckú dopravu zodpovedá len 2 % všeobecných kvót a nadbytočné kvóty sa priebežne odstraňujú v súlade s trhovou stabilizačnou rezervou, na ktorú sa odkazuje v rozhodnutí 2015/1814.

131. Vzhľadom na zjavnú zameniteľnosť kvót vydaných prevádzkovateľom lietadiel a prevádzkovateľom stacionárnych zariadení s výhradou overenia vnútroštátnym súdom sa domnievam, že nárok na bezodplatné pridelenie emisných kvót za tretie obdobie obchodovania môže byť uspokojený z trhovej stabilizačnej rezervy. V tomto zmysle sa domnievam, že body 94 až 97 mojich návrhov vo veci ExxonMobil Production Deutschland (C-126/20, EU:C:2021:457) by sa analogicky mali uplatňovať na sektor leteckej dopravy.

132. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby sa na piatu otázku vnútroštátneho súdu odpovedalo tak, že nároky na ďalšie bezodplatné pridelenie emisných kvót za tretie obdobie obchodovania môžu byť uspokojené po ukončení tretieho obdobia obchodovania kvótami za tretie obdobie obchodovania až po uplynutí tretieho obdobia obchodovania, ak existenciu nároku na kvóty konštatuje súd. Platnosť kvót na tretie obdobie obchodovania sa nekončí uplynutím tretieho obdobia obchodovania.

[68] Pozri tiež článok 55 nariadenia č. 389/2013.

[69] Podľa všetkého ide o všetky iné kvóty než kvóty pridelené a vydané podľa článku 3c ods. 2 smernice 2003/87, ako sú kvóty pridelené a vydané stacionárnym zariadeniam podľa kapitoly III smernice 2003/87. Pozri článok 3 ods. 7 a 8 nariadenia č. 389/2013.

VI. Návrh

133. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré mu položil Verwaltungsgericht Berlin (Správny súd Berlín, Nemecko), takto:

Článok 2 ods. 1, článok 3a, článok 3 písm. o), článok 3e ods. 1 a 5, článok 12 ods. 2a a článok 28a ods. 1 a 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES, a príloha I k tejto smernici bránia ročnému vydávaniu kvót na leteckú dopravu bezodplatne prideľovaných prevádzkovateľovi lietadiel po ukončení jeho činnosti v oblasti leteckej dopravy.