



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

GERARD HOGAN

esitatud 23. septembril 2021¹

Kohtuasi C-165/20

ET, Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) pankrotihaldur

versus

Bundesrepublik Deutschland

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Verwaltungsgericht Berlin (Berliini halduskohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Keskkond – Direktiiv 2003/87/EÜ – Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem – Direktiiv 2008/101/EÜ – Lennundustegevuse lisamine – Lennunduse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine õhusõiduki käitajatele kauplemisperioodiks 2013–2020 – Lennundustegevuse lõpetamine 2017. aastal õhusõiduki käitaja maksejõuetuse tõttu – Aastate 2018–2020 lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine – Õiguskindluse põhimõte – Määrus (EL) nr 389/2013 – Artikli 10 lõige 5, artikkel 29, artikli 55 lõike 1 punkt a ja lõige 3 ning artikkel 56 – Kehtivus – Lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlus, mida ei ole kauplemisperioodi lõpul rahuldatud – Ülekandmine järgmisse kauplemisperioodi

I. Sissejuhatus

1. Käesolev Verwaltungsgericht Berliini (Berliini halduskohus, Saksamaa) 30. märtsi 2020 eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 16. aprillil 2020, esitati kohtuvaidluses, mille pooled on ET (kes tegutseb Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG (AB KG) (edaspidi „Air Berlin“) pankrotihaldurina) ja Bundesrepublik Deutschland (Saksamaa Liitvabariik) (edaspidi „vastustaja“) (keda esindab Saksamaa Keskkonnaameti lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise talitus (Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt; edaspidi „kauplemisasutus“)). Sisuliselt puudutavad eelotsuse küsimused seda, kuidas tuleks õhusõiduki käitajale varem eraldatud kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikuid käsitleda maksejõuetusmenetluses, kui see käitaja on oma tegevuse lõpetanud.

2. Käesolev menetlus puudutab muu hulgas kauplemisasutuse 28. veebruari 2018. aasta otsust tunnistada kehtetuks osa kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikuid, mis olid varem tasuta antud õhusõiduki käitajale Air Berlin. Need lubatud heitkoguse ühikud olid seotud heitkoguste kauplemisperioodiga 2013–2020. Konkreetselt aastaid 2018–2020 puudutav kehtetuks tunnistamine põhines asjaolul, et 2017. aasta oktoobris lõpetas Air Berlin oma lennutegevuse maksejõuetuse tõttu.

¹ Algkeel: inglise.

3. Seetõttu palutakse Euroopa Kohtul tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ,² mida on muudetud eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiviga 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside aastekvootidega kauplemise süsteemi,³ teatavaid sätteid ning komisjoni 2. mai 2013. aasta määrust (EL) nr 389/2013, millega luuakse liidu register vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsustele nr 280/2004/EÜ ja nr 406/2009/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 920/2010 ja nr 1193/2011.⁴

4. Käesolev eelotsusetaotlus tõstatab seega laiemal küsimusel, mil määral võib selliseid tasuta eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid käsitada immateriaalse varana, millega võib kaubelda, sõltumata selle õhusõiduki käitaja praegusest olukorrast, kellele need ühikud algul eraldati.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 2003/87

5. Direktiivi 2003/87 põhjendustes 5 ja 7 on märgitud:

„(5) [Euroopa Liit] ja liikmesriigid on leppinud kokku, et nad täidavad kooskõlas otsusega 2002/358/EÜ ühiselt Kyoto protokollist tulenevat kohustust vähendada kasvuhoonegaaside inimtekkelisi heitkoguseid. Käesoleva direktiivi eesmärk on aidata kaasa sellele, et Euroopa [Liit] ja liikmesriigid täidaksid oma kohustusi tulemuslikumalt, rajades tõhusa Euroopa turu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutele ja pidurdades võimalikult vähe majandusarengut ja tööhõivet.

[...]

(7) [Liidu] sätted, mis käsitlevad lubatud heitkoguse ühikute eraldamist liikmesriikides, on olulised, et aidata kaasa siseturu terviklikkuse säilitamisele ja vältida konkurentsimoonutusi.

[...]“.

² EÜT 2003, L 275, lk 32; ELT eriväljaanne 15/07, lk 631; parandus ELT 2018, L 2, lk 16. Direktiivi 2003/87 muudeti viimati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2018. aasta direktiiviga (EL) 2018/410, millega muudetakse direktiivi 2003/87 eesmärgiga hoogustada heitkoguste kulutõhusat vähendamist ja süsinikdioksiidiheite vähendamist toetavaid investeeringuid, ning otsust (EL) 2015/1814 (ELT 2018, L 76, lk 3). Direktiivi 2008/101 kehtivuse kohta vt 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt (C-366/10, EU:C:2011:864).

³ ELT 2009, L 8, lk 3.

⁴ ELT 2013, L 122, lk 1.

6. Direktiivi 2008/101, millega muudetakse direktiivi 2003/87 ja mis käsitleb lennutegevust, põhjenduses 20 on märgitud:

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

7. Peatun siinkohal rõhutama, et põhjenduse 20 viimane lause – mille suhtes olen võtnud vabaduse see esile tõsta – on käesolevas asjas teataval määral vaieldav, kuna komisjon väidab, et see lisati ja säilitati direktiivis 2003/87 ekslikult. Loomulikult tulen selle juurde hiljem tagasi oma ettepanekus, kuid praegu on sobilik jätkata asjakohaste õiguse allikate esitamist.

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

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

9. Direktiivi artiklis 2 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

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

[...]“.

10. Direktiivi artiklis 3 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

b) „*heitkogus*“ – käitise allikatest pärinevate kasvuhoonegaaside heide atmosfääri või I lisas nimetatud lennutegevust sooritava õhusõiduki selliste gaaside heide, mis on nimetatud tegevuse osas täpsustatud;

[...]

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

[...]“.

11. Direktiiviga 2008/101 lisati direktiivi 2003/87 peatükki „Lennundus“ artikkel 3a. Artikkel 3a kannab pealkirja „Reguleerimisala“ ja selles on sätestatud:

„Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse I lisas nimetatud lennutegevustega seotud lubatud heitkoguse ühikute eraldamise ja väljaandmise suhtes.“

12. Artiklis 3c „Lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus“ on sätestatud:

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

2. Artiklis 13 osutatud ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2013, ning juhul, kui pärast artikli 30 lõikes 4 osutatud läbivaatamist ei ole tehtud muudatusi, ka igal järgneval ajavahemikul, moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus 95% varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.

[...]

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

[...]“.

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

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

2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse enampakkumisele 15% lubatud heitkoguse ühikutest. Komisjon teeb uuringu, mis käsitleb lennundussektori võimet kanda CO₂-kulud üle oma klientidele, pidades silmas ELi HKSi ja Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) välja töötatud ülemaailmset turupõhist meedet. Uuringus hinnatakse lennundussektori võimet kanda üle nõutud heitkoguse ühikute kulusid, võrreldes seda tööstuse ja energiasectoriga, et esitada ettepanek suurendada enampakkumiste osa vastavalt artikli 28b lõikes 2 osutatud läbivaatamise tulemustele, võttes arvesse ülekantud kulude analüüsi, kaaludes kohandamist teiste sektoritega ja eri transpordiliikide konkurentsivõimet.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi seoses üksikasjaliku korraga, mis puudutab liikmesriikide poolt lennunduse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müümist vastavalt käesoleva artikli lõigetele 1 ja 2 või artikli 3f lõikele 8. Iga liikmesriik peab igal ajavahemikul müüma enampakkumisel sellise hulga lubatud heitkoguse ühikuid, mis on proportsionaalne vastava liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast, millest on teatatud vastavalt artikli 14 lõikele 3 ja mis on tõendatud vastavalt artiklile 15. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on 2010 ning iga järgneva artiklis 3c osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida

enampakkumine hõlmab. Delegeeritud õigusaktidega tuleb tagada artikli 10 lõike 4 esimeses lõigus sätestatud põhimõtete austamine.

[...]“.

14. Direktiivi 2003/87 artiklis 3e „Õhusõiduki käitajatele lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamine ja väljaandmine“ on sätestatud:

„1. Iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist; mis eraldatakse tasuta. Taotluse võib teha, esitades haldava liikmesriigi pädevale asutusele kõnealuse õhusõiduki käitaja sooritatud I lisas nimetatud lennutegevusi puudutavad tõendatud tonnkilomeetrite andmed seireaasta kohta. Käesoleva artikli kohaldamisel on seireaasta kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne taotlusega hõlmatud ajavahemiku algust vastavalt IV ja V lisale, või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses aasta 2010. Taotlus esitatakse vähemalt 21 kuud enne taotlusega hõlmatava ajavahemiku algust või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 31. märtsiks 2011.

2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 alusel saadud taotlused komisjonile vähemalt kaheksateist kuud enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab, või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 30. juuniks 2011.

3. Komisjon arvutab vähemalt viisteist kuud enne iga artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku algust või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 30. septembriks 2011 välja, ja võtab vastu otsuse, kus on sätestatud:

- a) asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artiklile 3c eraldatava lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse;
- b) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artiklile 3d enampakkumisele esitatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu;
- c) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artikli 3f lõikele 1 õhusõiduki käitajate jaoks erireservis olevate lubatud heitkoguse ühikute arvu;
- d) asjaomasel ajavahemikul tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu, mis saadakse punktides b ja c osutatud lubatud heitkoguse ühikute arvude lahutamisel punkti a kohaselt kindlaks määratud lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest, ja
- e) võrdlusaluse, mida kasutatakse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks nendele õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile vastavalt lõikele 2.

Punktis e osutatud võrdlusaluse (lubatud heitkoguse ühikud tonnkilomeetri kohta) arvutamiseks jagatakse punktis d osutatud lubatud heitkoguse ühikute arv tonnkilomeetrite andmete summaga, mis on esitatud vastavalt lõikele 2 komisjonile esitatud taotlustes.

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

- a) lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, mis eraldatakse igale lõike 2 kohaselt komisjonile taotluse esitanud õhusõiduki käitajale asjaomaseks ajavahemikuks ning mille arvutamiseks korrutatakse taotluses esitatud tonnkilomeetrite andmed lõike 3 punktis e osutatud võrdlusalusega, ning
- b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud, mis määratakse kindlaks, jagades punkti a alusel arvutatava kogu ajavahemikuks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust.

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

15. Direktiivi 2003/87 artiklis 3f „Erireserv teatavate õhusõiduki käitajate jaoks“ on sätestatud:

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

- a) kes alustavad I lisas nimetatud lennutegevuste alla kuuluvaid tegevusi pärast vaatlusaastat, mil artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta esitati artikli 3e lõike 1 kohaselt tonnkilomeetrite andmed, või
- b) kelle tonnkilomeetrite andmed suurenesid keskmiselt enam kui 18% aastast vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal;

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

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

Õhusõiduki käitajale lõike 1 punkti b kohaselt eraldatud lubatud heitkoguse ühikute kogus ei või ületada 1 000 000.

[...]

8. Kõik erireservi jäänud eraldamata lubatud heitkoguse ühikud müüvad liikmesriigid enampakkumisel.

[...]“.

16. Direktiivi 2003/87 artikli 10a lõikes 19 on sätestatud:

„Tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei anta käitisele, mis on lõpetanud tegevuse, välja arvatud juhul, kui käitaja tõendab pädevale asutusele, et nimetatud käitis taasalustab tootmist kindlaksmääratud ja mõistliku aja jooksul. Käitisi, mille kasvuhoonegaaside heiteloat kehtivusaeg on lõppenud või see on kehtetuks tunnistatud, ning käitised, mille tegevus või tegevuse taasalustamine ei ole tehniliselt võimalik, käsitatakse tegevuse lõpetanuna.“

17. Direktiivi 2003/87 artiklis 12 „Lubatud heitkoguse ühikute üleandmine, tagastamine ja kehtetuks tunnistamine“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et lubatud heitkoguse ühikuid võib üle anda:

a) liidu isikute vahel;

b) liidu isikute vahel ja kolmandate riikide isikute vahel, kui neid lubatud heitkoguse ühikuid tunnustatakse kooskõlas artiklis 25 nimetatud menetlusega, ilma muude piiranguteta kui need, mis kuuluvad käesolevasse direktiivi või on selle kohaselt vastu võetud.

[...]

2a. Haldavad liikmesriigid tagavad, et iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja lubatud heitkoguse ühikud, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas nimetatud lennutegevustest, mida on sooritanud õhusõiduki käitaja, ja mida tõendatakse vastavalt artiklile 15. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva lõikega tagastatud lubatud heitkoguse ühikud seejärel tühistatakse.

[...]“.

18. Direktiivi 2003/87 artiklis 13 „Lubatud heitkoguse ühikute kehtivusaeg“ on sätestatud:

„Alates 1. jaanuarist 2013 eraldatud lubatud heitkoguse ühikud kehtivad tähtajatult. Alates 1. jaanuarist 2021 eraldatud lubatud heitkoguse ühikute kohta tehakse märge, mis näitab, millisel kümneaastasel ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2021 need välja anti, ja need kehtivad alates kõnealuse ajavahemiku esimesest aastast tekitatud heitkoguste suhtes.“

19. Direktiivi artiklis 19 „Registrid“ on sätestatud:

„1. Alates 1. jaanuarist 2012 eraldatud lubatud heitkoguse ühikute kohta peetakse liidu registrit liikmesriikides avatud kontode pidamisega seotud protsesside läbiviimiseks ning lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks, tagastamiseks ja kehtetuks tunnistamiseks lõikes 3 osutatud komisjoni õigusaktide kohaselt.

[...]

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi, nähes ette kõik vajalikud nõuded, mis käsitlevad liidu registrit 1. jaanuaril 2013 algava kauplemisperioodi ja järgnevate perioodide jaoks, mis luuakse standarditud elektrooniliste andmebaaside kujul, mis sisaldavad ühiseid andmeelemente lubatud heitkoguse ühikute väljaandmise, valdamise, üleandmise ja kehtetuks tunnistamise jälgimiseks, et

tagada vastavalt vajadusele üldsuse juurdepääs ja konfidentsiaalsus. Nimetatud delegeeritud õigusaktid hõlmavad ka sätteid lepingutes sisalduvate, lubatud heitkoguse ühikute vastastikust tunnustamist käsitlevate eeskirjade täitmise tagamiseks, et siduda heitkogustega kauplemise süsteemid omavahel.

4. Lõikes 3 osutatud õigusaktid sisaldavad asjakohaseid üksikasju, mille kohaselt liidu register teeb tehinguid ja muid toiminguid, mis on vajalikud artikli 25 lõikes 1b osutatud korra rakendamiseks. Kõnealused õigusaktid hõlmavad ka liidu registri muutmise ja vahejuhtumite haldamise protsesse seoses käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud küsimustega. Need sisaldavad asjakohaseid üksikasju, mille kohaselt tagatakse liidu registriga liikmesriikidele võimalus algatusteks, mis on seotud tõhususe suurendamise, halduskulude juhtimise ja kvaliteedikontrolli meetmetega.“

20. Direktiivi 2003/87 artiklis 20 „Põhihaldaja“ on sätestatud:

„1. Komisjon määrab põhihaldaja, kes peab sõltumatut tehingute registrit lubatud heitkoguse ühikute väljaandmise, üleandmise ja kehtetuks tunnistamise kohta.

2. Põhihaldaja korraldab sõltumatu tehingute registri abil iga registrisse kantud tehingu automaatse kontrolli, tagamaks et lubatud heitkoguse ühikute väljaandmise, üleandmise ja kehtetuks tunnistamisega ei ole seotud eeskirjade rikkumisi.

[...]“.

21. Direktiivi artiklis 28a „Enne ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist kohaldatavad erandid“ on sätestatud:

„1. Erandina artikli 12 lõikest 2a, artikli 14 lõikest 3 ja artiklist 16 peavad liikmesriigid kõnealustes sätetes osutatud nõudeid täidetuks ega võta meetmeid õhusõidukikäitajate vastu järgmistel juhtudel:

- a) väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 maanduvate või sealt väljuvate lendude kõik heitkogused, arvestades artiklis 28b osutatud läbivaatamist;
- b) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 349 tähenduses äärepoolseima piirkonna lennuvälja ja EMP muu piirkonna lennuvälja vahel igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 toimuvate lendude kõik heitkogused, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

[...]

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

Erandina artikli 3f lõikest 8 kaotavad erireservist eraldamata jäänud lubatud heitkoguse ühikud kehtivuse.

Alates 1. jaanuarist 2021 kohaldatakse õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvu suhtes artiklis 9 osutatud lineaarset vähendamistegurit, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

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

3. Erandina artiklist 3d müüvad liikmesriigid enampakkumisel lennutegevusele eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid arvul, mida vähendatakse proportsionaalselt niivõrd, kuivõrd vähendatakse väljaantavate lubatud heitkoguse ühikute koguarvu.

4. Erandina artikli 3d lõikest 3 vähendatakse iga liikmesriigi poolt ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute arvu nii, et see oleks kooskõlas talle omistatud lennunduse heitkoguste nende lendude osakaaluga, mille suhtes ei kohaldata käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b ette nähtud erandeid.

[...]“.

22. Artiklis 28b „ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist puudutav komisjoni aruanne ja läbivaatamine“ on sätestatud:

„[...]“

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

[...]“.

23. Direktiivi 2003/87 I lisas „Tegevusalade liigid, mille suhtes kohaldatakse käesolevat direktiivi“ on tegevusala liigi „Lennundus“ kohta sätestatud:

„[...]“

Kõnealune tegevus ei hõlma:

[...]

j) lende, mis kuuluksid tegevusala alla vaid käesoleva punkti osas ja mida sooritab kommertslennuettevõtja:

- kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel perioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta või
- kelle tekitatud iga-aastane heitkogus kokku on alla 10 000 tonni aastas.“

2. Määrus 389/2013

24. Määruse nr 389/2013 artiklis 6 „Euroopa Liidu tehingulogi“ on sätestatud:

„1. Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 20 luuakse Euroopa Liidu tehingulogi (ELi tehingulogi) standarditud elektroonilise andmebaasi kujul, et sooritada käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid tehinguid. ELi tehingulogis registreeritakse ka kogu Kyoto ühikute omamise ja ülekandmisega seotud teave, mis on tehtud kättesaadavaks kooskõlas otsuse nr 280/2004/EÜ artikli 6 lõikega 2.

2. Põhihaldaja hoiab käigus ja hooldab ELi tehingulogi vastavalt käesoleva määruse sätetele.

[...]“.

25. Määruse artiklis 9 „Kontod“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid ja põhihaldaja tagavad, et iga KP register ja liidu register sisaldab I lisa sätestatud kontosid.

[...]“.

26. Määruse artiklis 10 „Konto olek“ on sätestatud:

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

[...]

3. Blokeeritud kontodelt ei saa algatada ühtegi protsessi, välja arvatud artiklites 25, 31, 35, 67, 77, 81 ja 82 sätestatud protsessid.

5. Kui pädev asutus teatab, et õhusõiduki käitaja lennud ei kuulu asjaomasel aastal direktiivi 2003/87/EÜ I lisa kohaselt enam ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, määrab riiklik haldaja pärast asjaomase õhusõidukikäitaja eelnevat teavitamist kõnealuse õhusõidukikäitaja arvelduskonto väljaarvatud olekusse, kuni pädev asutus teatab, et selle õhusõidukikäitaja lennud on jälle ELi süsteemi arvatud.

6. Väljaarvatud kontodelt ei saa algatada ühtegi protsessi, välja arvatud artiklites 25 ja 68 sätestatud protsessid ning artiklites 35 ja 67 sätestatud protsessid, mis vastavad ajavahemikule, kui konto ei olnud väljaarvatud olekus.“

27. Määruse nr 389/2013 artiklis 29 „Õhusõiduki käitaja arvelduskonto sulgemine“ sätestatud:

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

28. Nimetatud määruse artiklis 32 „Suletava konto positiivne saldo“ on sätestatud:

„1. Kui kontol, mille haldaja artiklite 27, 28 ja 29 kohaselt sulgeb, on LHÜde või Kyoto ühikute saldo positiivne, palub registri haldaja kõigepealt kontoomanikul määrata teine konto, millele need LHÜd või Kyoto ühikud üle kanda. Kui kontoomanik ei ole haldaja taotlusele 40 tööpäeva jooksul vastanud, kannab haldaja LHÜd või Kyoto ühikud üle oma riiklikule arvelduskontole.

[...]“.

29. Nimetatud määruse artiklis 40 „LHÜde ja Kyoto ühikute olemus ja tehingute lõplikkus“ on sätestatud:

„1. LHÜ või Kyoto ühik on turul kaubeldav asendatav ja immateriaalne vahend.

2. LHÜ ja Kyoto ühiku immateriaalsus tähendab, et liidu registri kanne on *prima facie* ja piisav tõend LHÜ või Kyoto ühiku või mis tahes muu sellise eseme omamise kohta, mida käesoleva määruse kohaselt tuleb või on lubatud liidu registrisse kanda.

[...]

4. Heas usus tegutsev LHÜ või Kyoto ühiku ostja ja omanik omandab ülekandjalt LHÜ või Kyoto ühiku ilma omandiõiguse puudusteta.“

30. Nimetatud määruse artiklis 41 „LHÜde loomine“ on sätestatud:

„1. Põhihaldaja võib luua vastavalt vajadusele ELi üldkoguse konto, ELi lennunduse üldkoguse konto, ELi enampakkumiskonto, ELi lennunduse enampakkumiskonto, ELi ühikuvahetuskonto ja ELi rahvusvaheliste ühikute konto ning loob või tühistab kontosid ja LHÜsid, kui see on vajalik liidu õigusaktide kohaselt, sealhulgas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3e lõike 3, artiklite 9 ja 9a, artikli 10a lõike 8 ja artikli 11a, määruse (EL) nr 1031/2010 [(ELT 2010, L 302, lk 1)] artikli 10 lõike 1 või määruse (EL) nr 920/2010 [(ELT 2010, L 270, lk 1)] artikli 41 lõike 1 kohaselt.

[...]“.

31. Määruse nr 389/2013 artiklis 46 „Tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde ülekanne“ on sätestatud:

„1. Põhihaldaja kannab õigeaegselt üle lennunduse LHÜd ELi lennunduse üldkoguse kontolt ELi lennunduse eraldamiskontole koguses, mis vastab direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3e lõike 3 alusel vastu võetud komisiooni otsusega määratud tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde arvule.

2. Juhul kui tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde arvu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3e lõike 3 kohase otsusega suurendatakse, kannab põhihaldaja täiendavad lennunduse LHÜd ELi lennunduse üldkoguse kontolt üle ELi lennunduse eraldamiskontole koguses, mis vastab tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde arvu suurenemisele.

3. Juhul kui tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde arvu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3e lõike 3 kohase otsusega vähendatakse, kustutab põhihaldaja lennunduse LHÜsid ELi lennunduse eraldamiskontolt koguses, mis vastab tasuta eraldatavate lennunduse LHÜde arvu vähenemisele.“

32. Nimetatud määruse artiklis 50 „Lennunduse LHÜde kustutamine“ on sätestatud:

„Põhihaldaja tagab, et iga kauplemisperioodi lõpus kantakse kõik ELi lennunduse eraldamiskontole jäänud LHÜd üle liidu LHÜde kustutamiskontole.“

33. Nimetatud määruse artiklis 54 „Lennunduse LHÜde riiklike eraldustabelite sisestamine ELi tehingulogisse“ on sätestatud:

„1. Iga liikmesriik esitab komisjonile 30. septembriks 2012 lennunduse riikliku eraldustabeli aastateks 2013–2020. Liikmesriigid tagavad, et lennunduse riiklikud eraldustabelid sisaldavad XI lisas sätestatud teavet.

2. Kui komisjon leiab, et lennunduse riiklik eraldustabel vastab direktiivile 2003/87/EÜ ja eelkõige kõnealuse direktiivi artikli 3e lõike 4 kohasele erireservist eraldatavate LHÜde arvutamisele ja avaldamisele liikmesriikides, annab ta põhihaldajale korralduse sisestada lennunduse riiklik eraldustabel ELi tehingulogisse. Vastasel korral saadab ta lennunduse riikliku eraldustabeli mõistliku aja jooksul tagasi ja teatab sellest kohe asjaomasele liikmesriigile, märkides põhjendused ning sätestades kriteeriumid, mis tuleb täita, et komisjon eraldustabeli järgmisel korral vastu võtaks. Kõnealune liikmesriik esitab läbivaadatud lennunduse riikliku eraldustabeli komisjonile kolme kuu jooksul.“

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

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

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

[...]

2. Liikmesriik teatab komisjonile lennunduse riikliku eraldustabeli muudatustest, mis on seotud järgmisega:

a) LHÜde eraldamine erireservist vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 3f;

b) kõik direktiivi 2003/87/EÜ artikli 25a kohaselt vastuvõetud meetmetest tulenevad kohandused;

c) mis tahes muu lõikes 1 nimetatata muudatus.

3. Kui komisjon leiab, et lennunduse riikliku eraldustabeli muudatused vastavad direktiivile 2003/87/EÜ ja eelkõige kõnealuse direktiivi artikli 3f lõike 7 kohasele erireservist eraldatavate LHÜde arvutamisele ja avaldamisele liikmesriikides, annab ta põhihaldajale korralduse teha ELi tehingulogis hoitavas lennunduse riiklikus eraldustabelis vastavad muudatused. Vastasel korral saadab ta muudatused mõistliku aja jooksul tagasi ja teatab sellest liikmesriigile viivitamata, märkides põhjendused ning sätestades kriteeriumid, mis tuleb täita, et komisjon muudatused järgmisel korral vastu võtaks.

[...]“.

35. Määruse nr 389/2013 artiklis 56 „Lennunduse LHÜde tasuta eraldamine“ on sätestatud:

„1. Riiklik haldaja märgib lennunduse riiklikku eraldustabelisse iga õhusõiduki käitaja ja iga aasta kohta, kas õhusõiduki käitaja peaks asjaomasel aastal saada tasuta eraldatavaid LHÜsid.

2. Põhihaldaja tagab, et liidu register kannab lennunduse LHÜd vastavalt asjakohasele riiklikule eraldustabelile alates 1. veebruarist 2013 automaatselt üle ELi lennunduse eraldamiskontolt asjakohasele õhusõiduki käitaja avatud või blokeeritud arvelduskontole, võttes arvesse artikli 105 kohases andmevahetust ja tehnilisi spetsifikatsioone käsitlevas dokumendis sätestatud automaatse ülekandmise korda.

3. Kui õhusõiduki käitaja väljaarvatud arvelduskonto ei võta vastu löike 2 kohaselt üle kantud LHÜsid, ei kanta kõnealuseid LHÜsid kontole üle isegi siis, kui selle olek hiljem muudetakse avatuks.“

B. Saksa õigus

1. Kasvuhooonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise seadus (TEHG)

36. 21. juuli 2011. aasta kasvuhooonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise seaduse (Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz), *BGBI.* 2011 I, lk 1475; edaspidi „TEHG“) § 2 „Reguleerimisala“⁵ on sõnastatud järgmiselt:

„[...]

(6) Lennutegevuse osas laieneb käesoleva seaduse reguleerimisala kõikidele õhusõidukist pärinevatele heitkogustele, mis tulenevad kütuse tarbimisest. Lisamootorite kütusetarbimine on samuti õhusõiduki kütusekulu osa. Käesolevat seadust kohaldatakse üksnes lennutegevuse suhtes, mida teostavad:

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

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

[...]“.

37. TEHG §-s 9 „Lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine käitiste käitajatele“ on sätestatud:

„[...]

(6) Eraldamisotsus tunnistatakse kehtetuks, kui seda tuleb Euroopa Liidu õigusakti tõttu tagasiulatavalt muuta. See ei mõjuta haldusmenetluse seaduse [(Verwaltungsverfahrensgesetz; edaspidi „VwVfG“)] §-de 48 ja 49 kohaldamist.“

⁵ 13. juuli 2017. aasta redaktsioon.

38. TEHG §-s § 11 „Lubatud heitkoguse ühikute üldine tasuta eraldamine õhusõiduki käitajatele“⁶ on sätestatud:

„(1) Õhusõiduki käitajale eraldatakse kauplemisperioodiks tasuta lubatud heitkoguse ühikute arv, mis vastab tonnkilomeetrites väljendatud võrdlusaasta veomahule ja võrdlusalusele, mis arvutatakse vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 3 esimese lause punktile e ja artikli 3e lõike 3 teisele lausele.

(2) Veoteenuse osutamise võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida eraldamine puudutab. 2012. aasta kauplemisperioodi ja 2013.–2020. aasta kauplemisperioodi võrdlusaasta on 2010.

(3) Kauplemisperioodiks lubatud heitkoguse ühikute saamiseks esitab õhusõiduki käitaja pädevale asutusele taotluse vähemalt 21 kuud enne asjaomase perioodi algust. Pärast selle tähtaja möödumist kaotab õhusõiduki käitaja oma õiguse tasuta lennunduse lubatud heitkoguse ühikutele. Esimest ja teist lauset ei kohaldata 2012. ega 2013.–2020. aasta kauplemisperioodi suhtes.

(4) Õhusõiduki käitaja täpsustab oma taotluses võrdlusaastal lennutegevusega saavutatud veomahtu. See määratakse kindlaks vastavalt komisjoni [21. juuni 2012. aasta] määruse [(EL) nr 601/2012 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohase kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandluse kohta (ELT 2012, L 181, lk 30)] nõuetele. Kui õhusõiduki käitaja on esitanud vastavalt 2020. aasta andmete kogumise määruse [(Datenerhebungsverordnung 2020)] § 5 lõike 1 esimesele lausele vahemaa ja nimikoormuse aruande, käsitatakse seda aruannet 2012. ja 2013.–2020. aasta kauplemisperioodiks lubatud heitkoguse ühikute eraldamise taotlusena, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki käitaja esitab sellele ühe kuu jooksul pärast käesoleva seaduse jõustumist vastuväite. Vastuväite korral ei ole õhusõiduki käitajal õigust taotleda lõike 1 kohast tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamist. Veomahu teavet peab olema kontrollitud kontrolliasutus vastavalt artiklile 21. Seda reeglit ei kohaldata, kui vahemaa ja nimikoormuse deklaratsiooni on juba kontrollitud vastavalt 2020. aasta andmete kogumise määruse §-le 11.

(5) Pädev asutus esitab taotluse [komisjonile] vähemalt 18 kuud enne kauplemisperioodi algust. Pädev asutus kontrollib taotleja esitatud teavet veomahu kohta ja edastab [komisjonile] üksnes need andmed, mis on taotluse esitamiseks määratud tähtaja möödumisel piisavalt usaldusväärsed. Kui pädev asutus nõuab taotluse ja selles esitatud teabe hindamiseks lisateavet või täiendavaid dokumente, esitab õhusõiduki käitaja pädeva asutuse nõudmisel sellise teabe pädeva asutuse määratud tähtaja jooksul.

(6) Pädev asutus eraldab lubatud heitkoguse ühikud tasuta kolme kuu jooksul alates kuupäevast, mil [komisjon] avaldab direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 3 kohase võrdlusaluse. Pädev asutus avaldab Saksamaa ametlikus teatajas (*Bundesanzeiger*) nimekirja õhusõiduki käitajate nimede ja eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvu kohta.“

⁶ 15. juuli 2013. aasta redaktsioon.

39. TEHG §-s 11 „Lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine õhusõiduki käitajatele“⁷ on sätestatud:

„(1) Õhusõiduki käitaja puhul, kellele on eraldatud tasuta lubatud heitkoguse ühikud kauplemisperioodiks 2013–2020 vastavalt §-dele 11 või 12 kuni 24. jaanuarini 2019 kehtinud redaktsioonis, jätkatakse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist aastatel 2021–2023 vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 28a lõikele 2 kuni 2020. aastaks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvuni. Direktiivi 2003/87 artiklis 9 ette nähtud lineaarset vähendamistegurit kohaldatakse alates 2021. aastast eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute suhtes.

[...]

(6) Lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsus tunnistatakse kehtetuks, kui seda tuleb liidu õigusakti tõttu ja eelkõige pärast direktiivi 2003/87 artiklis 28b ette nähtud läbivaatamist tagantjärele muuta või kui õhusõiduki käitaja lõpetab oma lennutegevuse. See ei mõjuta [VwVfG] §-de 48 ja 49 kohaldamist.“

40. TEHG §-s 30 „Tagastamiskohustuse rakendamine“ on sätestatud:

„[...]

(3) Käitaja on jätkuvalt kohustatud tagastama kõik puuduvad lubatud heitkoguse ühikud hiljemalt järgmise aasta 31. jaanuariks; kui heitkoguseid on hinnatud vastavalt lõikele 2, tagastatakse lubatud heitkoguse ühikud vastavalt antud hinnangule. Kui käitaja ei tagasta puuduvaid lubatud heitkoguse ühikuid hiljemalt järgmise aasta 31. jaanuariks, tasaarvestatakse lubatud heitkoguse ühikud, millele tal on õigus või mis on talle eraldatud või välja antud, kohustusega, mis on talle pandud vastavalt esimesele lausele.“

2. Haldusmenetluse seadus (VwVfG)

41. VwVfG §-s 48 „Õigusvastase haldusakti kehtetuks tunnistamine“ on sätestatud:

„(1) Õigusvastase haldusakti võib ka pärast vaidlustamistähtaja möödumist tagasiulatuvalt või edasiulatuvalt täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistada. Haldusakti, mis annab õiguse või menetluseelise või kinnitab sellist õigust või eelist (soodustav haldusakt), võib kehtetuks tunnistada ainult lõigetes 2–4 sätestatud tingimustel.

(2) Õigusvastast haldusakti, millega nähakse ette ühekordne või jätkuv rahaline makse või jagatav mitterahaline hüve või mis on selle eeltingimus, ei või kehtetuks tunnistada, kui soodustatud isik on tuginenud haldusakti kehtivusele ja tema tuginemine haldusakti kehtivusele kaalub üles avaliku huvi selle akti kehtetuks tunnistamise vastu. Selline tuginemine haldusakti kehtivusele on üldiselt kaitset vääriv, kui soodustatud isik on hüve kasutanud või käsutanud vara viisil, millest ta ei saa enam taganeda või millest taganemisel satuks ta ebasoodsasse olukorda, mida ei saa temalt mõistlikult nõuda. Soodustatud isik ei või tugineda haldusakti kehtivusele, kui:

1. ta sai haldusakti pettuse, ähvarduse või altkäemaksuga;

2. ta sai haldusakti, andes teavet, mis oli sisuliselt vale või puudulik;

⁷ 18. jaanuari 2019. aasta seaduse artikli 1 punkti 11 sõnastuses alates 25. jaanuarist 2019.

3. ta oli teadlik haldusakti õigusvastasusest või ei olnud sellest teadlik raske hooletuse tõttu.

Kolmandas lauses sätestatud juhtudel tunnistatakse haldusakt üldjuhul tagasiulatuvalt kehtetuks.

(3) Kui õigusvastane haldusakt, mida lõige 2 ei hõlma, tunnistatakse kehtetuks, hüvitab haldusorgan taotluse alusel asjaomase isiku varalise kahju, mis tuleneb sellest, et isik tugines haldusakti kehtivusele, niivõrd kui haldusakti kehtivusele tuginemine väärrib kaitset võrreldes asjaomase avaliku huviga. Kohaldatakse lõike 2 kolmandat lauset. Varalise kahju hüvitamine ei või minna kaugemale mõjutatud isiku huvist haldusakti kehtivuse vastu. Hüvitamisele kuuluva varalise kahju määrab kindlaks haldusorgan. Nõude võib esitada ainult aasta jooksul ning selle tähtaja kulgemine algab haldusorgani poolt mõjutatud isiku teavitamise hetkest.

(4) Kui haldusorgan saab teada õigusvastase haldusakti kehtetuks tunnistamise aluseks olevatest asjaoludest, võib akti kehtetuks tunnistada ühe aasta jooksul sellise teabe saamise kuupäevast. Seda ei kohaldata lõike 2 kolmanda lause punkti 1 puhul.

(5) Kui haldusakti vaidlustamistähtaeg on möödunud, teeb kehtetuks tunnistamise otsuse vastavalt §-le 3 pädev asutus. See kehtib ka juhul, kui kehtetuks tunnistatava haldusakti on andnud muu asutus.“

42. VwVfG §-s 49 „Haldusakti kehtetuks tunnistamine“ on sätestatud:

(1) Õiguspärase mittesoodustava haldusakti võib ka pärast vaidlustamistähtaja möödumist edasiulatuvalt täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistada, välja arvatud juhul, kui tuleks anda samasuguse sisuga haldusakt või kehtetuks tunnistamine ei ole lubatud muudel põhjustel.

(2) Õiguspärase soodustava haldusakti võib ka pärast vaidlustamistähtaja möödumist edasiulatuvalt täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistada üksnes juhul, kui:

1. kehtetuks tunnistamine on seadusega lubatud või selle võimalus on ette nähtud haldusaktis endas;

2. haldusaktis on ette nähtud lisakohustus, mida soodustatud isik ei ole täielikult täitnud või ei ole täitnud ette nähtud tähtaja jooksul;

3. haldusorganil oleks asjaolude hilisema muutumise tõttu õigus haldusakti mitte välja anda ja haldusakti kehtetuks tunnistamata jätmise oleks vastuolus avaliku huviga;

4. haldusorganil oleks õigusakti muutmise tõttu õigus jätta haldusakt välja andmata, kui soodustatud isik ei ole asjaomasele soodustusele tuginenud või ei ole saanud haldusaktist tulenevaid soodustusi ja haldusakti kehtetuks tunnistamata jätmise oleks vastuolus avaliku huviga,

5. et vältida või kõrvaldada tõsist kahju üldisele hüvele. Paragrahvi 48 lõiget 4 kohaldatakse *mutatis mutandis*.

(3) Õiguspärase haldusakti, millega nähakse ette ühekordne või jätkuv raha maksmine või jagatav mitterahaline hüve teataval eesmärgil või mis on selle eeltingimus, võib täielikult või osaliselt ja tagasiulatuvalt kehtetuks tunnistada ka pärast vaidlustamistähtaja möödumist,

1. kui pärast makse tegemist seda ei kasutata või ei kasutata seda põhjendamatu viivitusega või haldusaktis ette nähtud eesmärgil;

2. kui haldusaktiga on ette nähtud lisakohustus, mida soodustatud isik ei täida või ei täida ette nähtud tähtaja jooksul. Paragrahvi 48 lõiget 4 kohaldatakse *mutatis mutandis*.

(4) Kehtetuks tunnistatud haldusakt muutub kehtetuks kehtetuks tunnistamise otsuse jõustumisel, välja arvatud juhul, kui haldusorgan määrab muu kuupäeva.

(5) Kui haldusakti vaidlustamistähtaeg on möödunud, teeb kehtetuks tunnistamise otsuse vastavalt §-le 3 pädev asutus. See kehtib ka juhul, kui kehtetuks tunnistatava haldusakti on andnud muu asutus.

(6) Kui soodustav haldusakt tunnistatakse kehtetuks lõike 2 punktides 3–5 nimetatud juhtudel, hüvitab haldusorgan taotluse alusel asjaomase isiku varalise kahju, mis tuleneb sellest, et isik tugines haldusakti kehtivusele, niivõrd kui haldusakti kehtivusele tuginemine väärib kaitset. Kohalduvate juhtude korral kohaldatakse lõike 48 lõike 3 kolmandat kuni viiendat lauset. Hüvitamisega seotud vaidlused lahendatakse üldkohtutes.“

III. Vaidlus põhikohtuasjas ning eelotsuse küsimused

43. Air Berlin tegutses kuni 2017. aasta teise poolaastani õhusõiduki käitajana kommertsvedudel ning tema suhtes kehtisid ELi heitkogustega kauplemise süsteemist tulevad kohustused (edaspidi „ELi HKSi kohustused“). Kauplemisasutus eraldas 12. detsembri 2011. aasta otsusega Air Berlinile eraldamisperioodideks 2012 ja 2013–2020 ühtekokku 28 759 739 lubatud heitkoguse ühikut lennutegevuse tarbeks. Ajavahemikuks 2013–2020 eraldati iga aasta kohta lennutegevuse tarbeks 3 174 922 lubatud heitkoguse ühikut. Kauplemisasutus tunnistas lubatud heitkoguse ühikute eraldamise 12. detsembri 2011. aasta otsuse 15. jaanuari 2015. aasta otsusega osaliselt kehtetuks ja nägi ette 18 779 668 lubatud heitkoguse ühiku eraldamise lennutegevuse tarbeks. Kehtetuks tunnistamise põhjuseks oli asjaolu, et määrusega (EL) nr 421/2014⁸ kehtestatud moratoriumiga vabastati selles määruses loetletud rahvusvahelised lennud aastateks 2013–2016 heitkogustega kauplemise kohustusest. Seda kehtetuks tunnistamise otsust kirjeldatakse kui lõplikku.

44. Air Berlin esitas 15. augustil 2017 pankrotiavalduse. Pädev maksejõuetuskohus tegi korralduse, et Air Berlin võib ajutiselt ise oma vara käsutada („vorläufige Eigenverwaltung“). 28. oktoobril 2017 lõpetas Air Berlin ametlikult lennutegevuse. Maksejõuetuskohtu 1. novembri 2017. aasta otsusega kuulutati välja pankrot. 16. jaanuaril 2018 määrati pankrotihalduriks ET (edaspidi „kaebaja“).

45. Kauplemisasutus tegi 28. veebruaril 2018 kaebaja kui pankrotihalduri suhtes kokku kuut punkti hõlmava otsuse. Punkti 1 kohaselt tunnistas kauplemisasutus osaliselt kehtetuks 12. detsembri 2011. aasta otsuse (15. jaanuari 2015. aasta osalise kehtetuks tunnistamise otsuse redaktsioonis) ja määras aastateks 2013–2020 eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvuks 12 159 960. Punkti 2 kohaselt tunnistas kauplemisasutus eraldamisperioodiks 2013–2020 lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse osaliselt kehtetuks osas, milles lubatud heitkoguse ühikute arv oli pärast 2012. aastaks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute mahaarvamist suurem

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus, millega muudetakse direktiivi 2003/87, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, seoses sellise rahvusvahelise kokkuleppe rakendamisega 2020. aastaks, mille alusel kohaldatakse rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes ühtset üleilmset turupõhist meetet (ELT 2014, L 129, lk 1).

kui 7 599 975. Kauplemisasutus märkis, et lubatud heitkoguse ühikud on aastateks 2013–2017 ette nähtud muudetud koguses juba täielikult välja antud ning et aastateks 2018–2020 neid enam välja ei anta. Kauplemisasutus andis korralduse osalise kehtetuks tunnistamise viivitamatuks täitmiseks ettevaatusabinõuna punktides 1 ja 2 osutatud ebaseadusliku tegevuse alusel (punkt 3). Lisaks määrati liidu registris oleva konto viivitamatult „väljaarvatud“ olekusse (punktid 4 ja 5) ning reserveeriti õigus tühistada kehtetuks tunnistamine ning tühistada konto „väljaarvatud kontoks“ muutmine (punkt 6).

46. Kauplemisasutus märkis, et kehtetuks tunnistamine 28. veebruari 2018. aasta otsuse punktis 1 põhines Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrusel (EL) 2017/2392, millega muudetakse direktiivi 2003/87, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast,⁹ ning seega jäeti teatavad rahvusvahelised lennud 2017.–2020. aastaks ELi HKSi kohustuste kohaldamisalast välja.¹⁰ Kehtetuks tunnistamine punktis 2 tulenes asjaolust, et Air Berlini omaenda avalduste kohaselt lõpetas ta lennutegevuse 28. oktoobril 2017 pärast pankrotimenetluse algatamist.¹¹

47. Kaebaja poolt 28. veebruari 2018. aasta otsuse peale esitatud vaide jättis kauplemisasutus 19. juuni 2018. aasta otsusega rahuldamata. Kauplemisasutus leidis, et kaebaja ei saa tugineda õiguspärase ootuse põhimõttele, kuna määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 5 kohaselt ei saa lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid enam välja anda, kui asjaomane õhusõiduki käitaja ei teosta enam ELi HKSi kohustusega hõlmatud lende. Lisaks leidis ta, et direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandat lauset ei tule arvesse võtta, kuna selle sisu ei kajastu liidu õiguse materiaalõiguslikes sätetes ja liidu seadusandja ei ole seda rakendanud.

48. Kaebaja esitas 23. juulil 2018 taotluse tasuta õigusabi saamiseks, et esitada kaebus kauplemisasutuse otsuse teatavate osade peale. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Berliini ja Brandenburgi liidumaade kõrgeim halduskohus, Saksamaa) andis 16. detsembri 2019. aasta määrusega kaebajale esimese kohtuastme menetluseks õigusabi. Selles kohtumääruses leidis nimetatud riigisisene kohus sisuliselt, et nii direktiivi 2008/101 eesmärk kui ka ülesehitus viitavad sellele, et õhusõidukite käitamise lõpetamine ei õigusta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamist. Sellist tulemust, mis samuti ei tundu nimetatud kohtule veenev, toetab peamiselt asjaolu, et direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 kohaselt ei ole võimalik eraldada lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid uutele osalejatele, kui uus või suurenenud lennutegevus kujutab endast kas täielikult või osaliselt teise õhusõiduki käitaja poolt varem teostatud lennutegevuse jätkamist. Väga piiratud võimalus eraldada reservist lubatud heitkoguse ühikuid uutele õhusõiduki käitajatele tooks kaasa olemasolevate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute koguarvu märkimisväärse vähenemise, kui eraldamine tuleks samal ajal lennutegevuse lõpetamise korral kehtetuks tunnistada.

49. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib seetõttu, kas see on kooskõlas liidu seadusandja tahtega, kuna algul kavatseti eraldada 100% lennundussektori varasematest heitkogustest ning seda kogust vähendati lõpuks vastavalt 97%-le ja 95%-le (direktiivi 2003/87 artikli 3c lõiked 1 ja 2). Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (Berliini ja Brandenburgi liidumaade kõrgeim halduskohus, Saksamaa) lisab, et liidu seadusandja, kes oli juba Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/29/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87, et täiustada

⁹ ELT 2017, L 350, lk 7.

¹⁰ Kehtetuks tunnistamise õiguslik alus oli VwVfG § 48 lõike 2 esimene lause, määrus 2017/2392 ja direktiivi 2003/87 artikli 28a lõige 2.

¹¹ Eelotsusetaotluse kohaselt toimus 2017. aasta novembris vaid 23 lendu ja Air Berlini ELi lennutegevusluba kaotas kehtivuse 1. veebruaril 2018. Kehtetuks tunnistamise õiguslik alus oli VwVfG § 48 lõike 2 esimene lause koostoimes TEHG teatavate sätetega.

ja laiendada ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi,¹² artikli 10a lõigetes 19 ja 20 kehtestanud konkreetsed eeskirjad, mis käsitlevad lubatud heitkoguse ühikute eraldamist paiksetele käitistele tegevuse täieliku lõpetamise või selle olulise vähendamise korral, muutis direktiivi 2003/87 muutmisel direktiiviga 2018/410 artikli 10a lõikes 20 sätestatud reeglit, ilma et ta oleks kasutanud võimalust reguleerida õhusõiduki käitaja tegevuse osalise või täieliku lõpetamise korral kohaldatavat menetlust.

50. Kaebajale adresseeritud 26. aprilli 2019. aasta otsuses tuvastas kauplemisasutus, et 30. aprilli 2018. aasta seisuga oli kaebaja tagastanud kokku 795 754 lubatud heitkoguse ühikut, mis oli võlgnetavast kogusest väiksem, ning oli seega kohustatud tasuma 82 806 161 eurot ja 24 senti. Selle otsuse peale esitatud vaide suhtes ei ole kauplemisasutus veel otsust teinud.

51. Kaebaja väidab eelotsusetaotluse esitanud kohtule 2. jaanuaril 2020 esitatud kaebuses, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse osalisel kehtetuks tunnistamisel kauplemisasutuse 28. veebruari 2018. aasta otsuse punktis 2 puudub õiguslik alus. See ei saanud põhineda VwVfG §-del 48 ega 49 (õigusvastase haldusakti kehtetuks tunnistamine või õiguspärase haldusakti kehtetuks tunnistamine), kuna TEHG § 11 ega teised TEHG sätted ei sisaldanud sätet õhusõiduki käitajale lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamise kohta pärast selle vastuvõtmist. Lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kehtetuks tunnistamine on samuti vastuolus liidu seadusandja tahtega, kuna direktiivi 2008/101 põhjenduses 20 on ühemõtteliselt märgitud, et õigus lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele on jätkuvalt olemas. See oli asjakohane ka seetõttu, et eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkogus ei ole muutunud.

52. Igal juhul oli Air Berlinil õiguspärane ootus lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtivuse jätkumise suhtes ja ta oli 2017. aasta kevadel/suvel juba müünud suurema osa talle 2017. aastal eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikutest. Seda tehti lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise perioodi järgmistel aastatel eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute ootuses ja neile tuginedes. Maksejõuetust ei olnud võimalik 2017. aastal eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid müües ette näha.

53. Kaebajal käesoleval ajal oleva teabe kohaselt keelduti Air Berlini rahastamisest 11. augustil 2017. Täiendavate krediitdivõimaluste andmisest keeldumine oli ootamatu ja tõi seega kaasa Air Berlini maksejõuetuse. Isegi kui maksejõuetus oli müügi ajal juba ettenähtav, oleks Air Berlini õiguspärane ootus väärinud kaitset.

54. Air Berlini lennukipargi kõik lennukid on rendile võetud eri rendileandjatelt. Esialgse maksejõuetusmenetluse raames ja ka pärast maksejõuetusmenetluse alustamist müüdi Air Berlinile eraldatud teenindusajad (*slot*-ajad) seoses varade müügiga teistele lennuettevõtjatele. Kaebajale ei ole teada, kas nimetatud ettevõtjad kasutasid üle võetud teenindusaegu tegelikult nii nagu varem Air Berlin või kas nad teenindasid teisi lennuliine. Müüdud teenindusajad olid seotud lühimaa- ja keskmise pikkuse lendudega.

55. Kaebaja leiab, et lennutegevuse jätkamine direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 tähenduses ei ole õhusõidukite käitajatele lubatud heitkoguse ühikute eraldamise jätkamise seisukohast oluline. Pealegi ei ole kohtupraktikas seni selgeks tehtud küsimust, „millal“ on tegemist lennutegevuse jätkamisega eelnimetatud sätte tähenduses.

¹² ELT 2009, L 140, lk 63.

56. Lisaks leiab kaebaja, et VwVfG § 49 lõike 2 punkti 3 kohaldamise tingimused ei ole täidetud. Ta ei mõista, miks ohustaks lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamata jätmine avalikku huvi ELi heitkogustega kauplemise süsteemi toimimise vastu ja miks antaks Air Berlinile ebaõiglane eelis teiste turuosaliste kahjuks. Konkurentsi moonutamise ohtu ei olnud, sest Air Berlin ei konkureerinud enam turul.

57. Vastustaja märgib, et VwVfG §-d 48 ja 49 on piisav alus, et tunnistada kehtetuks otsus lubatud heitkoguse ühikute eraldamise kohta aastateks 2018–2020. Aastateks 2013–2020 lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse tegemisel tugineti algul sellele, et Air Berlin jätkab ELi HKSi kohustusega hõlmatud lennutegevust kuni 2020. aastani. Alates lennutegevuse lõplikust lõpetamisest ei kuulu Air Berlin enam heitkogustega kauplemise süsteemi ja seega ka TEHG kohaldamisalasse. Tegevusloa kehtivuse lõppemise tagajärjel kaotas Air Berlin õhusõiduki käitaja staatuse. TEHG kohaselt on õigus lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele seotud ELi HKSi kohustuse olemasoluga. See ei ole vastuolus liidu õigusega. Euroopa Kohus sedastas 28. veebruari 2018. aasta otsuses *Trinseo Deutschland* (C-577/16, EU:C:2018:127) selge sõnaga, et käitis kuulub kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi vaid siis, kui see tekitab otseseid CO₂-heitmeid. Viidatud kohtuotsuse kohaselt saavad lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist nõuda vaid käitised, kelle tegevus on vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 2 lõikele 1 hõlmatud ELi HKSiiga. Need kaalutlused kehtivad analoogia alusel ka lennutegevuse suhtes.

58. Nii näeb määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõige 5 ette, et kui õhusõiduki käitaja lennud ei kuulu asjaomasel aastal enam ELi HKSi, määratakse tema arvelduskonto „väljaarvatud“ olekusse. Määruse (EL) nr 389/2013 artikli 10 lõike 6 kohaselt ei saa sellistel kontodel alгатada ühtegi protsessi, välja arvatud protsessid, mis vastavad ajavahemikule, mil konto ei olnud veel määratud „väljaarvatud“ olekusse. Määruse (EL) nr 389/2013 artikli 56 lõikes 1 on sätestatud, et riiklik haldaja märgib lennunduse riiklikku eraldustabelisse iga õhusõiduki käitaja ja iga aasta kohta, kas õhusõiduki käitaja peaks asjaomasel aastal saama tasuta eraldatavaid lubatud heitkoguse ühikuid. Nende sätete lisamine määrusesse (EL) nr 389/2013 näitab, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuste kehtetuks tunnistamine on kindlasti lubatav.

59. Direktiivi 2008/101 põhjendus 20 on vastuolus ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga. Kõnealune põhjendus koostati ajaliselt enne määruse nr 389/2013 vastuvõtmist, millega see põhjendus on selgelt vastuolus, ja seda ei korratud enam määruses nr 421/2014 ega määruses 2017/2392, millega muudeti direktiivi 2003/87 lennutegevuse suhtes.

60. Samuti ei saa kaebaja tugineda kaitset väärivale õiguspärasele ootusele. Selliseks eelduseks ei anna alust lubatud heitkoguse ühikute eraldamise eeskirjad ega vastustaja tegevus. Otsuse kehtetuks tunnistamine on ka avalikes huvides. Heitkogustega kauplemise süsteemi põhimõtet kahjustataks, kui kõnealused heitkoguse ühikud jõuaksid turule. See moonutaks turuhinda.

61. Vastustaja sõnul oleks lubatud heitkoguse ühikute eraldamise jätkamine pärast lennutegevuse lõpetamist vastuolus ELTL artiklis 107 sätestatud riigiabi keeluga, ELTL artikli 119 lõikes 1 sätestatud vabal konkurentsil põhineva avatud turumajanduse põhimõttega, Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklis 17 sätestatud õigusega omandile ja harta artiklis 20 sätestatud võrdsuse põhimõttega.

62. Eeltoodud kaalutlustest lähtudes otsustas Verwaltungsgericht Berlin (Berliini halduskohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

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

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

2. Kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:

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

3. Kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt:

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

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

kas direktiivi [2003/87] artikli 3c lõiget 3a, artikli 28a lõikeid 1 ja 2 ning artikli 28b lõiget 2 redaktsioonis, mida on muudetud direktiiviga [2018/410], tuleb tõlgendada nii, et õhusõidukite käitajate kolmas kauplemisperiood ei lõpe mitte 2020. aasta lõpus, vaid alles 2023. aastal?

5. Kui neljandale küsimusele vastatakse eitavalt:

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

IV. Menetlus Euroopa Kohtus

63. Kirjalikud seisukohad esitasid kaebaja, vastustaja, Saksamaa valitsus ja komisjon.

64. Pooltele ja Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklis 23 nimetatud huvitatud isikutele esitati mitu kirjalikult vastatavat küsimust ja kohtuistungil suuliselt vastatavat küsimust. Kirjalikele küsimustele vastasid kaebaja, vastustaja, Saksamaa valitsus ja komisjon. Nad esitasid ka suulised seisukohad Euroopa Kohtu 10. juuni 2021. aasta kohtuistungil.

V. Hinnang

A. Esimene küsimus

1. Esimene osa

65. Esimese küsimuse esimeses osas soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas muudetud direktiiviga 2003/87 on vastuolus õhusõiduki käitajale aastatel 2018–2020 tasuta eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine¹³ olukorras, kus lubatud heitkoguse ühikud aastateks 2013–2020 olid eraldatud ja õhusõiduki käitaja lõpetas 2017. aastal oma lennutegevuse maksejõuetuse tõttu. Sellega seoses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus eelkõige teada, milline kaal tuleb omistada direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandale lausele, milles on muu hulgas ette nähtud, et „[t]egevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata lubatud heitkoguse ühikute eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta lubatud heitkoguse ühikud juba eraldatud“.

a) Sissejuhatavad märkused

66. Esimeses küsimuses käsitletavat lubatud heitkoguse ühikud puudutavad kauplemisperioodi, mis algas 1. jaanuaril 2013 ja lõppes 31. detsembril 2020. Tulenevalt lennutegevuse lisamisest direktiivi 2003/87 direktiiviga 2008/101 kuuluvad õhusõiduki käitajad põhimõtteliselt ELi HKSi ja direktiivi 2003/87 artikli 12 lõike 2a kohaselt peavad nad igal aastal tagastama lubatud heitkoguse ühikud, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tuleneb I lisas nimetatud lennutegevustest.¹⁴

67. Vastavalt direktiivi 2003/87 artiklis 3e ette nähtud korrale, mis puudutab nii lubatud heitkoguse ühikute eraldamist kui ka väljaandmist õhusõiduki käitajatele, võisid õhusõiduki käitajad taotleda¹⁵ lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist muu hulgas 1. jaanuaril 2013

¹³ Mõiste „kehtetuks tunnistamine“ näib tulenevat Saksa õigusest (vt TEHG § 9 lõige 6). Vt ka VwVfG §-d 48 ja 49. Seda mõistet ei ole direktiivis 2003/87 lennunduse valdkonnas kasutatud.

¹⁴ Kui seda ei tehta, kohaldatakse direktiivi 2003/87 artikli 16 kohaseid karistusi.

¹⁵ Haldava liikmesriigi pädevalt asutuselt, st liikmesriigilt, kes on ELi HKSi õhusõiduki käitajat haldav liikmesriik vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 18a.

algavaks kauplemisperioodiks.¹⁶ Direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 4 punkti a kohaselt arvutab haldav liikmesriik muu hulgas ajavahemikul 2013–2020 tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute *üldkoguse* iga õhusõiduki käitaja kohta vastavalt selles sätestatud metoodikale.¹⁷

68. Lisaks, vastavalt selle direktiivi artikli 3e lõike 4 punktile b määrab õhusõiduki käitajale *igal aastal eraldatavad* lubatud heitkoguse ühikud kindlaks haldav liikmesriik, jagades tema 2013.–2020. aasta lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse „sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on *sooritanud* I lisas nimetatud *lennutegevust*“.¹⁸

69. Direktiivi 2003/87 artikli 3e lõikest 4 on selge, et lubatud heitkoguse ühikute üldkogus ja igale õhusõiduki käitajale eraldatav iga-aastane kogus määratakse kindlaks iga kauplemisperioodi alguses, kolme kuu jooksul alates kuupäevast, mil komisjon võtab selle direktiivi artikli 3e lõike 3 alusel vastu otsuse, milles on muu hulgas kindlaks määratud kauplemisperioodil eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogus.

70. Seevastu direktiivi 2003/87 artikli 3e lõige 5 näeb ette, et selle direktiivi artikli 3e ja samuti selle artikli 3f – millega on loodud teatavatele õhusõiduki käitajatele erireserv – alusel *eraldatud* lubatud heitkoguse ühikud *antakse välja* igal aastal 28. veebruaril.

71. Direktiiv 2003/87 ei reguleeri konkreetset seda, kuidas tuleb lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist käsitleda, kui õhusõiduki käitaja, kellele need on eraldatud, lõpetab oma tegevuse. See on teravas vastuolus direktiivi 2003/87 artikli 10a lõikega 19, mis lisati direktiiviga 2009/29.¹⁹ See näeb vähemalt paiksete käitiste puhul ette, et „tasuta lubatud heitkoguse ühikuid ei anta käitisele, mis on lõpetanud tegevuse“.²⁰

b) Argumendid

72. Kaebaja leiab, et selline erinev lähenemisviis tuleneb liidu seadusandja teadlikust valikust, nagu nähtub direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandast lausest. Kaebaja sõnul nähtub seadusandlikust menetlusest, mille tulemusel lisati lennundussektor direktiivi 2003/87, et tehti „struktuurne valik“, mille kohaselt peavad uued osalejad põhimõtteliselt hankima vajalikud lubatud heitkoguse ühikud tasu eest kas enampakkumisel või turul ning tegevuse lõpetamise korral jätkatakse juba eraldatud lubatud heitkoguse ühikute välja andmist kuni kauplemisperioodi lõpuni. Vastasel juhul tooks selliste lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine kaasa nende üldkoguse kunstliku vähendamise ja rikuks seadusandja taotletud tasakaalu kliima kaitsmise ja majanduslike kaalutluste vahel, nagu on märgitud direktiivi 2003/87 põhjenduses 5. Direktiivi 2003/87 artikli 3c lõikes 2 on sisuliselt ette nähtud, et 1. jaanuaril 2013 algaval kauplemisperioodil moodustab eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogus 95%

¹⁶ Direktiivi 2003/87 artikli 3c lõike 2 kohaselt kehtestati alates 1. jaanuarist 2013 igal aastal eraldatavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute piirmääraks 95% varasematest lennunduse heitkogustest. Direktiivi 2003/87 artikli 3 punkti s kohaselt on „varasem lennunduse heitkogus“ „2004., 2005. ja 2006. kalendriaastal I lisas nimetatud lennutegevust sooritavate õhusõidukite tekitatud heitkoguste aasta keskmine“. Direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 1 kohaselt võisid õhusõiduki käitajad esitada haldava liikmesriigi pädevale asutusele tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks taotluse, mis omakorda esitati sama direktiivi artikli 3e lõike 2 alusel komisjonile, kes arvutas artikli 3e lõike 3 punkti e kohaselt võrdlusaluse, et määrata kindlaks taotluse esitanuile tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu. Direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 3 punkti a kohaselt oli komisjon kohustatud 15 kuud ette välja arvutama ajavahemikuks 2013–2020 eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse ja võtma vastu sellekohase otsuse.

¹⁷ Kasutades muu hulgas komisjoni poolt kindlaks määratud võrdlusalust.

¹⁸ Kohtujuristi kursiiv.

¹⁹ Tuleb märkida, et see toimus pärast lennunduse lisamist direktiivi 2003/87.

²⁰ Vt ka komisjoni 19. detsembri 2018. aasta delegeeritud määruse (EL) 2019/331, millega määratakse kindlaks üleliidulised üleminekueeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a kohaste lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks ühtlustatud viisil (ELT 2019, L 59, lk 8), artikkel 26.

varasematest lennunduse heitkogustest.²¹ Kaebaja sõnul ei tähenda lennutegevuse lõpetamine tingimata seda, et vastavad liiklusemahud turult kaovad. Teised käitajad võivad oma turuosa suurendada ja paljusid pankrotistunud käitaja teenindatavaid liine teenindavad tulevikus teised käitajad.

73. Kaebaja leiab, et kuna pärast direktiivi 2003/87 artikli 3f lõikes 2 osutatud tähtaja – 30. juuni 2015 – möödumist ei ole võimalik taotleda lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist erireservist, peavad käitajad hankima lubatud heitkoguse ühikuid turult. Seega on süsteemselt loogiline säilitada lubatud heitkoguse ühikute eraldamine lennutegevuse lõpetanud käitajale. Kaebaja leiab samuti, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise jätkamine ei sõltu sellest, kas teine käitaja jätkab lennutegevust direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 punkti b tähenduses, kuna lennutegevuse „jätkamise“ küsimus on asjakohane üksnes erireservist väljaarvamise seisukohast, millega käesolevas asjas tegemist ei ole. Kaebaja sõnul ei reguleeri direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 punkt b seda, mis juhtub lubatud heitkoguse ühikutega tegevuse lõpetamise korral, vaid eeldab, et õhusõidukite käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikud nende tegevuse lõpetamisel üldiselt säilitatakse. Lisaks ei eristata põhjenduses 20 seda, kas tegevust jätkab mõni teine ettevõtja või mitte.

74. Saksamaa valitsus on seevastu seisukohal, et direktiiviga 2003/87 ega direktiiviga 2008/101 ei ole vastuolus õhusõiduki käitaja maksejõuetuse korral õhusõiduki käitamiseks eraldatud lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine. Sellega seoses tugineb ta eelkõige direktiivi 2003/87 artikli 2 lõikele 1 koostoimes selle direktiivi I lisaga ning artikli 3 punktile o ja artiklile 3f. Saksamaa valitsus leiab, et kõnealuste lubatud heitkoguse ühikute müük kaebaja poolt tooks kasu Air Berlini võlausaldajatele, selle asemel et edendada direktiivi 2003/87 eesmärki, milleks on keskkonnakaitse. Ta märgib eelkõige, et Air Berlinile välja antud lubatud heitkoguse ühikute arv moodustas ligikaudu 30% kõikidest lubatud heitkoguse ühikutest, mille kauplemisasutus oli 2017. aastal välja andnud. Kui sellised lubatud heitkoguse ühikud antaks välja ajavahemikuks 2018–2020, kahekordistaks see enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute arvu, mis direktiivi 2003/87 artikli 3d lõike 2 kohaselt moodustab 15% lennunduse lubatud heitkoguse ühikutest.

75. Saksamaa valitsus leiab, et kuna lennunduse kohta puudub samaväärne säte nagu paikseid käitiseid käsitlev direktiivi 2003/87 artikli 10a lõige 19, võivad liikmesriigid menetlusautonoomia põhimõtte kohaselt näha ette eeskirjad lubatud heitkoguse ühikute tühistamiseks või kehtetuks tunnistamiseks juhul, kui õhusõiduki käitaja lõpetab oma tegevuse. Nimetatud valitsus väidab, et määruse nr 389/2013 sätteid, eelkõige selle artikli 10 lõiked 3, 5 ja 6, artikkel 29, artikli 55 lõike 1 punkt a ning artikli 56 lõiked 2 ja 3 kinnitavad, et lennutegevuse lõpetamisega kaasneb lubatud heitkoguse ühikute saamise õiguse ja kontrol olevatele lubatud heitkoguse ühikutele juurdepääsu õiguse kaotamine.

76. Komisjon leiab, et kui liidu õigusega ei ole kehtestatud norme, mis reguleeriksid tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute taotluse esitamisele ja läbivaatamisele kohaldatavat menetluskorda, määratakse see kord väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kindlaks iga liikmesriigi sisemise õiguskorraga, lähtudes menetlusautonoomia põhimõttest, tingimusel et see kord ei oleks ebasoodsam korrast, mis reguleerib sarnaseid riigisiseseid olukordi (võrdvärsuse põhimõte), ning et see ei muudaks liidu õiguskorrast tulenevate õiguste teostamist praktikas võimatuks või ülemäära keeruliseks (tõhususe põhimõte).²² Komisjon märgib, et kui kõnealust

²¹ Selle protsendimäära võib läbi vaadata direktiivi 2003/87 üldise läbivaatamise käigus. Vt direktiivi 2003/87 artikli 3c lõige 3 ja artikli 30 lõige 4.

²² 22. veebruari 2018. aasta kohtuotsus INEOS Köln (C-572/16, EU:C:2018:100, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika).

lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist ei tunnistataks kehtetuks, mõjutaks see kauplemissüsteemi ulatuslikult. Air Berlini olukord on sama, mis enam kui 40 muu õhusõiduki käitaja puhul, kes on alates 2013. aastast tegevuse lõpetanud. Kui lubatud heitkoguse ühikute eraldamist ei oleks võimalik kehtetuks tunnistada, oleks neile äriühingutele vaatamata nende lendude lõpetamisele eraldatud kuni 2023. aasta lõpuni ligikaudu 28 miljonit tasuta lubatud heitkoguse ühikut. Lisaks suurendaksid lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine ja enampakkumine kombineeritult nende arvu 2019. aastal kokku ligikaudu 33 miljoni võrra, mis on võrdne ELi HKSiga hõlmatud Bulgaaria või Norra aastaheitega (kõikides sektorites) või 40%-ga lennunduse koguheitest 2019. aastal. Nende lubatud heitkoguse ühikute koguväärtus on suurem kui 700 000 000 eurot. Nii suure hulga lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine, ilma et soodustatud isikutel oleks vastavat kohustust need tagastada, avaldaks negatiivset mõju heitkoguste turule ja kahjustaks oluliselt ELi HKS-i terviklikku toimimist.

c) Analüüs

77. Olen seisukohal, et vastupidi sellele, mida väidab komisjon ja vähemal määral Saksamaa valitsus oma seisukohtades, ei ole õhusõiduki käitajale lennunduse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise kehtetuks tunnistamine maksejõuetuse korral puhtalt riigisisese menetlusautonoomia küsimus, mis kuulub liikmesriikide pädevusse, kui seda küsimust ei reguleeri sõnaselgelt liidu õigus samaväärsel viisil direktiivi 2003/87 artikli 10a lõikega 19. Kavatsen näidata, et õhusõiduki käitajale tasuta eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine pärast seda, kui see käitaja on lennutegevuse lõpetanud, on vastuolus paljude direktiivi 2003/87 sätetega.

78. Kuna kõnealused lubatud heitkoguse ühikud eraldati tasuta liidu seadusandliku korra alusel ja need ei tulene lennuettevõtja, käesoleval juhul Air Berlini varast või kutsetegevusest, ei kujuta need endast omandiõigust, mida tuleb liidu õiguskorras kaitsta muu hulgas harta artikli 17 alusel.²³ Heitkogustega kauplemise süsteem on lihtsalt mehhanism, mille eesmärk on stimuleerida teatud majanduskäitumist (nimelt kasvuhoonegaaside vähendamist). Kuigi lubatud heitkoguse ühikutega oli võimalik kaubelda²⁴ ja seda on ka tehtud, oli see lubatud ettevõtjate puhul, kes muus osas tegelesid majandustegevusega (näiteks lennundusega), mis võis keskkonda saastata. Kunagi ei olnud ette nähtud, et neid lubatud heitkoguse ühikuid saaks sellest majandustegevusest sõltumatult rahaks muuta või et neid käsitataks kvaasivääringuna, mida saaks siis maksejõuetuse korral lugeda likviidseks varaks.

79. Juhul kui lennuettevõtja täidab jätkuvalt selliste tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise ja väljaandmise tingimusi, oleks see siiski vastuolus õiguskindluse põhimõttega, mis nõuab eelkõige, et õigusnormid, millel on üksikisikutele või ettevõtjatele negatiivsed tagajärjed, oleksid selged ja täpsed ning nende kohaldamine õigussubjektidele ettenähtav,²⁵ ning isegi harta artiklis 20 sätestatud võrdsusega seaduse ees,²⁶ kui neid lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid ei eraldataks kooskõlas direktiivi 2003/87 artikli 3e lõikega 5.

²³ Vt analoogia alusel 24. märtsi 1994. aasta kohtuotsus Bostock (C-2/92, EU:C:1994:116, punkt 19).

²⁴ Vt näiteks määruse nr 389/2013 artikkel 40.

²⁵ 7. juuni 2005. aasta kohtuotsus VEMW jt (C-17/03, EU:C:2005:362, punkt 80 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt ka 3. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Tšehhi Vabariik vs. parlament ja nõukogu (C-482/17, EU:C:2019:1035, punkt 148).

²⁶ Võrdsus seaduse ees on liidu õiguse üldpõhimõte, mis nõuab, et sarnaseid olukordi ei kohelda erinevalt ega erinevaid olukordi sarnaselt, välja arvatud siis, kui selline erinev kohtlemine on objektiivselt põhjendatud. Vt 17. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Schaible (C-101/12, EU:C:2013:661, punkt 76).

80. Kõik see tähendab, et sellised kauplemissüsteemid – olgu need siis varasemad piimakvoodid või praegused heitkogustega kauplemise süsteemid – kalduvad tekitama erilist varaliiki. Kuigi sellisel varal on teatav rahaline väärtus – nendega on ju võimalik kaubelda – erinevad need tavalistest rahalistest varadest, mis on harta, Euroopa inimõiguste konventsiooni ja liikmesriikide põhiseadustega tunnustatud omandit käsitlevate õiguste traditsioonilise mõistmise aluseks, olles olemuslikult seotud asjaomase majandustegevusega ning nende eraldamist, väljaandmist ja kestust reguleerivate õigusnormidega. Seega peavad isikud, kes väidavad, et nende õigusi kauplemissüsteemi varadele on rikutud, üldiselt lähtuma õiguspärase ootuse põhimõttest, mitte omandiõigusest kui sellisest.

81. Käesoleval juhul on see nii, kuna kaebaja tugines ka õiguspärase ootuse põhimõttele. Kuigi õiguskindluse põhimõte ja õiguspärase ootuse põhimõte on teataval määral omavahel seotud, põhineb viimati nimetatud põhimõte minu arvates muu hulgas teatavate kinnituste olemasolul. Nii märkis Euroopa Kohus näiteks 5. märtsi 2019. aasta kohtuotsuses Eesti Pagar (C-349/17, EU:C:2019:172, punkt 97), et õigus tugineda õiguspärase ootuse kaitse põhimõttele eeldab, et liidu pädevad asutused on huvitatud isikule andnud kinnitatud ja usaldusväärsetest allikatest pärit konkreetset, tingimusteta ja ühtelangevad tagatised. See õigus on nimelt igal õigussubjektil, kellel liidu institutsioon, organ või asutus on konkreetseid tagatisi andes tekitanud põhjendatud lootusi. Niisuguse tagatisena on käsitatav mis tahes vormis edastatud konkreetne, tingimusteta ja ühtelangev teave.²⁷ Kuna Euroopa Kohtu käsutuses olevas toimikus ei ole ühtegi viidet sellele, et Air Berlinile oleks selliseid tagatisi antud eelkõige liidu institutsiooni või siis vähemalt kauplemisasutuse poolt, ei näi see põhimõte olevat käesoleval juhul asjakohane.

82. Nüüd on vaja vaadata läbi asjakohased õigusnormid, et hinnata asjaomaste tingimuste täitmist.²⁸ Nagu ma juba märkisin, tugines kaebaja oma seisukohtades märkimisväärselt direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljandale lausele. Selles lauses on sõnaselgelt märgitud, et tegevuse lõpetanud ja seega maksejõuetuks muutunud õhusõidukite käitajatele tuleks jätkata „*lubatud heitkoguse ühikute eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta lubatud heitkoguse ühikud juba eraldatud*“.

83. Hoolimata sellest, et põhjenduse 20 selle lause sõnastus on selge ja üheselt mõistetav, ei ole direktiivis 2003/87 ega ka direktiivis 2008/101 ühtegi materiaalõigusnormi, mis sellele vastaks või oleks sellega kuidagi samaväärne. Kuidas selline olukord on saanud tekkida?

84. Vastuseks Euroopa Kohtu kirjalikule küsimusele kinnitas komisjon, et direktiivi 2008/101 põhjenduse 20 neljanda lause sõnastus säilitati õigusakti lõplikus tekstis ekslikult. Komisjoni esindaja läks 10. juunil 2021 toimunud suulisel ärakuulamisel isegi nii kaugele, et ütles, et teda hämmastab asjaolu, et selline viga lasti seadusandlikusse eelnõusse sisse ja et kõnealune akt võeti vastu ilma seda märkamata.

85. Komisjon rõhutas, et see viga tulenes mitmest võimalusest, mis pakuti välja direktiivi 2008/101 vastuvõtmiseni viinud seadusandlikus menetluses. Komisjoni ettepanekus nähti ette lubatud heitkoguse ühikute ostmine uute osalejate poolt, millega kaasnes võimalus, et turult lahkuvad ettevõtjad säilitavad oma lubatud heitkoguse ühikud kauplemisperioodi jooksul, et

²⁷ Vt ka 3. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Tšehhi Vabariik vs. parlament ja nõukogu (C-482/17, EU:C:2019:1035, punkt 153).

²⁸ Vt käesoleva ettepaneku punkt 79. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õigusnormi tõlgendamisel arvesse võtta mitte ainult normi sõnastust, vaid ka selle konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmäärke, mille osa õigusnorm on. Samuti võib liidu õigusnormi kujunemislugu anda asjakohast teavet selle normi tõlgendamiseks. 25. juuni 2020. aasta kohtuotsus A jt (tuuleturbiinid Aalteris ja Neveles) (C-24/19, EU:C:2020:503, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).

tagada piisava hulga lubatud heitkoguse ühikute olemasolu. Komisjon leiab, et kuna lõpuks otsustati luua direktiivi 2003/87 artikli 3f alusel uute osalejate jaoks erireserv, kaotas tasuta eraldatud lubatud heitkoguse ühikute säilitamine tegevuse lõpetamisel oma mõtte.

86. Kuigi direktiivi põhjenduse teksti võib kasutada selle direktiivi sätte selgitamiseks ja see on oluline tõlgendamisvahend,²⁹ on kohtupraktikas välja kujunenud, et liidu õigusakti, näiteks direktiivi põhjendustel ei ole *iseenest* siduvat õiguslikku jõudu. Sellistele põhjendustele ei saa tugineda ei selleks, et teha erandeid kõnealuse direktiivi konkreetsetest sätetest, ega ka selleks, et tõlgendada neid sätteid ilmselgelt vastuolus nende sõnastusega (*contra legem*).³⁰ Kuna põhjendusel ei ole iseseisvat õigusjõudu, ei saa sellele tugineda õiguste või kohustuste *eraldiseisva* alusena, kui direktiivi põhiosas puuduvad samaväärsed või toetavad sätted.³¹

87. Vastupidine järeldus tähendaks tegelikult ise õiguskindluse põhimõtte rikkumist, mis on üks õigusriigi nurgakividest. Liidu seadusandja tahet tuleb lugeda sellise seadusandliku akti nagu direktiivi materiaalõigusnormidest ning akti põhjendustes on esitatud täiendavad juhised, mis aitavad neid õigusnorme tõlgendada. Kui aga materiaalõigusnormides ei ole teatavat küsimust reguleeritud, ei saa vastupidisele viitava põhjenduse (olenemata sellest, kas see lisati ekslikult või mitte) olemasolu kasutada sisuliselt nende õigusnormidega vastuollu minekuks või nende täiendamiseks.

88. Igal juhul räägivad mitu direktiivi 2003/87 sätet selgelt vastu lennunduse lubatud heitkoguse ühikute *väljaandmisele* vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 3e lõikele 5 sellisele endisele õhusõiduki käitajale nagu Air Berlin, kes ei tegele enam direktiivi artikli 3e lõike 4 punkti b kohase lennutegevusega.

89. Esiteks kohaldatakse direktiivi 2003/87 artikli 2 lõiget 1 selle direktiivi I lisas loetletud tegevusaladelt pärinevate heitkoguste suhtes. Lennundus on üks I lisas loetletud tegevusvaldkondadest. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märkis, et Air Berlin lõpetas ametlikult oma tegevuse 28. oktoobril 2017.³² Seega on selge, et Air Berlin ei tegelenud asjaomasel ajavahemikul 2018–2020 enam lennutegevusega. Sellest järeldub, et vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 3a ei kuulunud tema suhtes enam kohaldamisele direktiivi II peatükk („Lennundus“) ja selle sätted, mis reguleerivad kõnealuse ajavahemiku jooksul lennutegevuse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist ja, mis veelgi olulisem, väljaandmist. Seda kinnitavad direktiivi 2003/87 I lisa „Lennundus“ punktis j osutatud lennutegevuse erandid, mis näevad ette, et kui õhusõiduki käitaja käitab kolme järjestikuse neljakuulise perioodi jooksul vähem kui 243 lendu või kui tema iga-aastane heitkogus kokku on väiksem kui 10 000 tonni aastas, ei ole direktiivi II peatüki sätted tema suhtes kohaldatavad.

90. Teiseks, kuivõrd Air Berlin lõpetas oma tegevuse 28. oktoobril 2017, lakkas ta sel ajahetkel direktiivi 2003/87 artikli 3 punkti o tähenduses olemast „õhusõiduki käitaja“, „kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab [direktiivi] I lisas nimetatud lennutegevust“.

²⁹ 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Puppincx jt vs. komisjon (C-418/18 P, EU:C:2019:1113, punkt 75 ja seal viidatud kohtupraktika).

³⁰ 19. juuni 2014. aasta kohtuotsus Karen Millen Fashions (C-345/13, EU:C:2014:2013, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

³¹ Sellega seoses leian ka, et pool ei saa tugineda niisuguse liidu seadusandliku akti nagu direktiivi ettevalmistavatele materjalidele, et tõlgendada asjaomast akti vastuolus selle sõnastusega (*contra legem*), või kui direktiivi tekstis puudub selge norm, siis vastuolus asjaomase direktiivi sõnaselgete eesmärkidega.

³² Tuleb märkida, et vaatamata asjaolule, et Air Berlin lõpetas oma tegevuse 28. oktoobril 2017, näib, et põhikohtuasi puudutab üksnes ajavahemikku 2018–2020, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima.

91. Kolmandaks leian, et direktiivi 2003/87 artikli 3e lõiked 4 ja 5 on käesolevas kontekstis eriti olulised. Nagu eespool märgitud, reguleerib direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 4 punkt a õhusõiduki käitajale ajavahemikul 2013–2020 eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse arvutamist ning artikli 3e lõike 4 punkt b õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavate tasuta lubatud heitkoguse ühikute arvutamist. Viimati nimetatud säte on ette nähtud õhusõiduki käitajale, kes *sooritab* asjaomasel aastal lennutegevust. Lisaks on direktiivi 2003/87 artikli 3e lõikes 5 ette nähtud, et 28. veebruariks „*annab* haldava liikmesriigi pädev asutus *igale õhusõiduki käitajale välja* sellele õhusõiduki käitajale [...] asjaomasel aastal eraldatava lubatud heitkoguse ühikute arvu“³³ vastavalt direktiivi artiklile 3e või artiklile 3f.

92. Minu arvates tuleneb direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 5 sõnastusest koostoimes selle direktiivi artikli 3e lõike 4 punktiga b selgelt, et kuigi kauplemisasutus peab *andma* õhusõiduki käitajale 28. veebruaril *välja* lubatud heitkoguse ühikud, mis on sellele käitajale vastavaks aastaks eraldatud vastavalt direktiivi 2003/87 artiklitele 3e ja 3f, ei või ta neid välja anda sellisele endisele õhusõiduki käitajale nagu Air Berlin, kes oli lõpetanud oma tegevuse ja seega ei tegelenud enam lennutegevusega aastatel 2018–2020.

93. Neljandaks, võttes arvesse, et Air Berlin ei olnud õhusõiduki käitaja ega tegelenud ajavahemikul 2018–2020 lennutegevusega, ei kehtinud tema suhtes sellel ajavahemikul direktiivi 2003/87 artikli 12 lõike 2a kohane ELi HKS-i kohustus ning seega ei peaks tal olema õigust saada selle ajavahemiku eest tasuta lubatud heitkoguse ühikuid. Sellega seoses tuleb analoogia alusel märkida, et vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 28a lõike 1 punktile a³⁴ ei kohaldata õhusõiduki käitajate suhtes liidu heitkogustega kauplemise süsteemi kohustusi seoses väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele maanduvate või sealt väljuvate lendude heitkogustega. Direktiivi 2003/87 artikli 28a lõige 2, milles on tehtud erand direktiivi artiklitest 3e ja 3f, näeb muu hulgas ette, et õhusõidukite käitajatele, kelle suhtes kohaldatakse nimetatud artikli lõike 1 punktis a sätestatud erandit, *antakse igal aastal tasuta lubatud heitkoguse ühikuid arvul, mida vähendatakse proportsionaalselt niivõrd, kuivõrd vähendatakse tagastamiskohustust*, mis on ette nähtud direktiivi artiklites 3e ja 3f.³⁵

94. Seetõttu leian, et õhusõiduki tasuta lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 5 alusel iga aasta 28. veebruaril on olemuslikult seotud jätkuva õhusõiduki käitaja staatuse, lennutegevuse sooritamise ning ELi HKS-i kohustuste jätkuva ja jooksva olemasoluga. Kuigi on kahetsusväärne, et liidu seadusandja ei ole kehtestanud ühtegi konkreetset sätet lennunduse kohta, mis oleks samaväärne direktiivi 2003/87 artikli 10a lõikes 19 sisalduva sättega paiksete käitiste kohta, ei ole kauplemisasutusel siiski õigust anda Air Berlinile välja selliseid lubatud heitkoguse ühikuid ajavahemikuks 2018–2020, kuna ta ei ole enam õhusõiduki käitaja, ta ei tegele lennutegevusega ja tema suhtes ei kehti asjaomasel ajavahemikul ELi HKS-i kohustused. Arvestades muu hulgas direktiivi 2003/87 artikli 2 lõike 1, artikli 3a, artikli 3 punkti o, artikli 3e lõigete 1 ja 5, artikli 12 lõike 2a, artikli 28a lõigete 1 ja 2 ning I lisa selget ja täpset sõnastust, mis tagab nende ettenähtava kohaldamise, ei saa kaebaja tugineda õiguskindluse põhimõttele, et nõuda kõnealuste lubatud heitkoguse ühikute *väljaandmist*.

³³ Kohtujuristi kursiiv.

³⁴ Määrusega 2017/2392 muudetud versioonis.

³⁵ Samalaadne erand lisati esimest korda direktiivi 2003/87 määrusega nr 421/2014. Euroopa Kohtu toimikust nähtub, et pärast määruse nr 421/2014 vastuvõtmist tunnistas kauplemisasutus 15. jaanuari 2015. aasta otsusega Air Berlinile tasuta eraldatud lubatud heitkoguse ühikud kehtetuks. See kehtetuks tunnistamise otsus on jõustunud. Vt eelotsusetaotlus, lk 4. Kõnealusele osalisele kehtetuks tunnistamisele ja kauplemisasutuse 15. jaanuari 2015. aasta otsusele viidati ka kauplemisasutuse 28. veebruari 2018. aasta otsuse punktis 1.

95. Seda tõlgendust toetavad ka direktiivi 2003/87 eesmärgid ja selle üldine ülesehitus. Leian, et kui kauplemisasutus annaks kaebajale, Air Berlini pankrotihaldurile, välja ajavahemikuks 2018–2020 tasuta eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikud olukorras, kus see endine õhusõiduki käitaja on lõpetanud tegevuse ja tema suhtes ei kehti enam ELi HKS-i kohustused, oleks see vastuolus omavahel keskkonnakaitset ja majandusarengut ühitava direktiivi 2003/87 kasuliku mõjuga.³⁶ Sellises olukorras puudub Air Berlinile liidu heitkogustega kauplemise süsteemi raames tasuta lubatud heitkoguse ühikute jätkuval eraldamisel ja väljaandmisel igasugune mõte³⁷ ning see toob kaebaja jaoks kaasa üksnes juhusliku tulu, mis kahjustab liidu heitkogustega kauplemise süsteemi.³⁸

96. Seetõttu ja vastuseks eelotsusetaotluse esitanud kohtu kolmandale küsimusele ei tohi pärast seda, kui õhusõiduki käitaja on oma tegevuse lõpetanud, direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 5 alusel tasuta lubatud heitkoguse ühikuid välja anda.³⁹ Teistsugune seisukoht kahjustaks kogu liitu hõlmavaid ühtlustatud eeskirju tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise ja väljaandmise kohta, mis on direktiivi 2003/87 oluline osa.⁴⁰

97. Kaebaja on pööranud suurt tähelepanu asjaolule, et lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamine kahjustaks direktiivi 2003/87 eesmärgi ja häiriks selle direktiiviga taotletavat tasakaalu ühelt poolt heitkoguste vähendamise ning teiselt poolt majandusarengu ja tööhõive vahel.⁴¹ Ta märgib sellega seoses, et direktiivi 2003/87 artikli 3c lõikes 2 kauplemisperioodiks 2013–2020 kehtestatud künnis või ülempiir 95% varasematest heitkogustest tuleneb poliitilisest kompromissist ja kujutab endast keerulist tasakaalustamist, mida mõjutasid ka majanduslikud tagajärjed, mida lubatud heitkoguse ühikute vähendamine võib kaasa tuua. Komisjon on aga märkinud, et kui lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamist kehtetuks ei tunnistataks, moonutaks see oluliselt liidu heitkogustega kauplemise süsteemi.

98. Olen seisukohal, et kuigi direktiivi 2003/87 artikli 3c lõikes 2 on ette nähtud õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute künnis või ülempiir 95% varasematest heitkogustest, ei ole see protsendimäär kivisse raiutud, sest direktiivi 2003/87 artikli 3c lõike 2

³⁶ Direktiivi 2003/87 eesmärk on luua lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, mis on suunatud kasvuhoonegaaside õhku paisatud koguste vähendamisele tasemeni, mis võimaldab vältida inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimahäireid, ning mille lõppeesmärk on keskkonnakaitse. See süsteem põhineb majanduslikul loogikal, mis motiveerib iga süsteemiosalist tekitama talle esialgu eraldatud kasvuhoonegaaside lubatud heitkogusest väiksemat heitkogust, et võõrandada ülejääk teisele osalisele, kelle heitkogus ületab lubatud kogust. 3. detsembri 2020. aasta kohtuotsus *Ingredion Germany* (C-320/19, EU:C:2020:983, punktid 38 ja 39 ning seal viidatud kohtupraktika). 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsuses *Air Transport Association of America jt* (C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 138) märkis Euroopa Kohus, et direktiivis 2008/101 sätestatud normidega soovitakse laiendada direktiiviga 2003/87 loodud lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi õhusõidukite käitajatele. Seega on nimetatud normide eesmärk eelkõige parem keskkonnakaitse.

³⁷ Direktiivi 2008/101 põhjenduses 14 on märgitud, et „käesoleva direktiiviga direktiivi 2003/87/EÜ tehtavate muudatuste eesmärk on vähendada lennunduse kliimamuutusi põhjustavat mõju, lisades lennutegevusest tulenevad heitkogused ühenduse süsteemi“.

³⁸ Euroopa Kohus märkis 28. juuli 2016. aasta kohtuotsuses *Vattenfall Europe Generation* (C-457/15, EU:C:2016:613, punkt 27), et direktiivi 2003/87 üldine ülesehitus põhineb väljaantud, omatud, üleantud ja kehtetuks tunnistatud lubatud heitkoguse ühikute rangelt arvestamisel. Kui õhusõiduki käitaja lõpetab oma tegevuse ja tema suhtes ei kohaldata enam ELi HKS-i kohustusi, kaotab talle tasuta lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine igasuguse mõtte. Sellistel juhtudel läheks tasuta lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine minu arvates vastuollu mitte ainult direktiivi 2003/87 konkreetsete sätete, vaid ka selle ülesehituse üldise loogikaga.

³⁹ Võttes arvesse, et Air Berlin lõpetas oma lennutegevuse lõplikult maksejõuetuse tõttu ja seega ei jätkanud seda aastatel 2018–2020, võib kauplemisasutus õiguskindluse ja direktiivi 2003/87 tõhusa rakendamise tagamiseks oma riigisiseses õiguskorras kehtetuks tunnistada või muuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise algset otsust nimetatud perioodi suhtes. Seega on selline kehtetuks tunnistamine või muutmine liidu õiguse kohaselt lubatud, kuid mitte kohustuslik, välja arvatud juhul, kui see on vajalik õiguskindluse ja direktiivi 2003/87 tõhusa rakendamise tagamiseks liikmesriigi õiguse alusel. Kohustuslik on see, et ajavahemikul 2018–2020 ei antaks Air Berlinile välja tasuta eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid.

⁴⁰ Vt analoogia alusel 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus *DK Recycling und Roheisen vs. komisjon* (C-540/14 P, EU:C:2016:469, punktid 51–54).

⁴¹ Vt direktiivi 2003/87 põhjendus 5.

esimese lause kohaselt võib selle läbi vaadata direktiivi 2003/87 üldise läbivaatamise käigus.⁴² Lisaks vähendati määrusega nr 421/2014 ja määrusega 2017/2392 direktiivi 2003/87 artiklite 3e ja 3f alusel eraldatavate tasuta lubatud heitkoguse ühikute arvu – ja lõpuks sellest tulenevalt kaudsest ka direktiivi artikli 3c lõikes 2 sätestatud 95% piirmäära –, selleks et kohandada ELi HKSi lennunduse osas, piirates selle kohaldamisala eesmärgiga tagada tulevase rahvusvahelise kokkuleppe sõlmimine lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste kontrollimiseks.⁴³ Seetõttu leian, et mis tahes väidetavat ohtu direktiiviga 2003/87 taotletavale tasakaalule, mis tuleneb liiga paljudest või liiga vähestest tasuta eraldatud lubatud heitkoguse ühikutest,⁴⁴ saab ja isegi peab hindama ja lõpuks lahendama üksnes liidu seadusandja.

99. Seetõttu teen ettepaneku vastata esimese küsimuse esimesele osale, et direktiivi 2003/87 artikli 2 lõikega 1, artikliga 3a, artikli 3 punktiga o, artikli 3e lõikega 1, artikli 3e lõikega 5, artikli 12 lõikega 2a, artikli 28a lõigetega 1 ja 2 ning I lisaga on vastuolus õhusõiduki käitajale tasuta eraldatavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute iga-aastane väljaandmine pärast seda, kui see käitaja on lennutegevuse lõpetanud.

2. Teine osa

100. Esimese küsimuse teises osas soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamine pärast lennutegevuse lõpetamist maksejõuetuse tõttu sõltub sellest, kas lennutegevust on jätkanud teised õhusõiduki käitajad. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib sisuliselt ka seda, kas tegemist oli lennutegevuse jätkumisega direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 tähenduses, kui Air Berlin müüs oma teenindusajad osaliselt teistele õhusõiduki käitajatele, nimelt Deutsche Lufthansale, Easyjetile ja Thomas Cookile.

101. Direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 näeb ette erireservi loomise lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks selle sätte alusel uue või suurenenud lennutegevuse jaoks, tingimusel et see tegevus ei kujuta endast täielikult või osaliselt eelnevalt teise õhusõiduki käitaja poolt sooritatud tegevuse jätkamist. Vaatamata sellele, et mõistet „jätkamine“ ei ole direktiivis 2003/87 määratletud, olen seisukohal, et selle sätte eesmärk on tagada, et uus või täiendav tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine ei hõlmaks sisuliselt sama lennutegevust.⁴⁵

102. Direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 alusel loodud erireserv koosneb kindlast protsendist, milleks on 3% eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest.⁴⁶ Direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 8 kohaselt peavad liikmesriigid müüma erireservi jäänud eraldamata lubatud heitkoguse ühikud enampakkumisel. Direktiivi 2003/87 artikli 3d lõike 2 kohaselt pannakse

⁴² Sissejuhatavalt märgin, et kaebaja väide heitkoguste vähendamise ning majandusarengu ja tööhõive vahelise tasakaalu kahjustamise kohta lubatud heitkoguse ühikute kehtetuks tunnistamise tagajärjel on pelk väide. Euroopa Kohtu toimikus ei ole selle kahjustamise kohta ühtegi tõendit, isegi mitte kaudset.

⁴³ Vt ka direktiivi 2003/87 artikli 3c lõike 3, milles on sätestatud, et komisjon vaatab üle õhusõiduki käitajatele kooskõlas artikli 30 lõikega 4 eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse.

⁴⁴ Lisaks, võttes arvesse minu vastust viiendale küsimusele, näib – kui eelotsusetaotluse esitanud kohus ei tuvasta teisiti –, et tegelikkuses ei eksisteeri lubatud heitkoguse ühikute nappust.

⁴⁵ Komisjon on märkinud, et „õhusõiduki käitaja tegevust või täiendavat tegevust käsitatakse teise õhusõiduki käitaja varasema lennutegevuse jätkamisena, kui sellel teisel õhusõiduki käitajal on õigus saada tasuta lubatud heitkoguse ühikuid samadeks lennutegevusteks (lennud samadel marsruutidel, mille jaoks tasuta lubatud heitkoguse ühikuid oli algul eraldatud vastavalt artiklile 3e). Sellistel juhtudel ei oleks [direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 kohane] erireservi kasutamise kriteerium täidetud“. Dokument „Frequently Asked Questions Free allocation from the Special Reserve (Art 3f ETS Directive)“, 19. märts 2015. Kättesaadav aadressil: https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/transport/aviation/docs/faq_special_reserve_en.pdf.

⁴⁶ Mida on vähendatud vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 28a lõikele 2.

enampakkumisele 15% lubatud heitkoguse ühikutest.⁴⁷ Sellest järeldub, et 82% lennunduse lubatud heitkoguse ühikutest eraldatakse ja antakse välja tasuta vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 3e.⁴⁸

103. Minu arvates puudub otsene seos direktiivi 2003/87 artikli 3f lõike 1 alusel loodud erireservist eraldatavate tasuta lennunduse lubatud heitkoguse ühikute ja selle direktiivi artikli 3e alusel eraldatavate ja välja antavate lennunduse lubatud heitkoguse ühikute vahel. Seetõttu leian, et lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamine pärast seda, kui õhusõiduki käitaja on lõpetanud oma lennutegevuse maksejõuetuse tõttu, ei sõltu sellest, kas teised õhusõiduki käitajad jätkasid lennutegevust vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 3f lõikele 1.

104. Igal juhul ei olnud tegemist direktiivi 2003/87 artikli 3f lõikes 1 silmas peetud lennutegevuse „jätkumisega“, kui Air Berlini teenindusajad müüdi (osaliselt) teistele õhusõiduki käitajatele, nimelt Deutsche Lufthansale, Easyjetile ja Thomas Cookile, pärast seda, kui Air Berlin 2017. aasta oktoobris oma tegevuse lõpetas. Direktiivi 2003/87 artikli 3f lõige 1 ei ole käesolevas menetluses, mis puudutab väga konkreetset ajavahemikku 2018–2020, ajaliselt asjakohane. Direktiivi 2003/87 artikli 3f kohane taotlus lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks erireservist kauplemisperioodiks 2013–2020 pidi olema esitatud 30. juuniks 2015,⁴⁹ mis on Air Berlini maksejõuetusest ja tegevuse lõpetamisest oluliselt varem.

105. Lisaks, kuigi näib, et varem talle kuulunud teenindusajad⁵⁰ müüdi Air Berlini⁵¹ poolt varade müügi raames Deutsche Lufthansale, Easyjetile ja Thomas Cookile, ei ole Euroopa Kohtu toimikus ühtegi selget viidet selle kohta, et kauplemisasutus kavatseb Air Berlinile 2018.–2020. aastaks eraldatud tasuta lubatud heitkoguse ühikud tegelikult neile teistele lennuettevõtjatele eraldada või välja anda, ehkki ta leiab, et selline üleandmine on riigisisese õiguse kohaselt teataval tingimustel võimalik.⁵² Näib, et kaebaja on iga sellise võimaliku ühikute Deutsche Lufthansale, Easyjetile ja Thomas Cookile üleandmise vastu.⁵³

106. Käesoleva kohtuasja konkreetseid asjaolusid arvestades on küsimus, kas Deutsche Lufthansal, Easyjetil ja Thomas Cookil on pärast Air Berlini teenindusaegade omandamist õigus saada aastateks 2018–2020 ette nähtud lubatud heitkoguse ühikuid, minu arvates väljaspool käesoleva eelotsusetaotluse ulatust.

⁴⁷ Vähendatud vastavalt direktiivi 2003/87 artikli 28a lõikele 3. See vähendamine on proportsionaalne eraldatud lubatud heitkoguse ühikute koguarvu vähendamisega.

⁴⁸ Vähendatud vastavalt selle direktiivi artikli 28a lõikele 2.

⁴⁹ Vt direktiivi 2003/87 artikli 3f lõige 2.

⁵⁰ Vt nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT 1993, L 14, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 3) (muudetud kujul) artikli 2 punktis a sisalduv määratlus.

⁵¹ Näib, kui eelotsusetaotluse esitanud kohus ei tuvasta teisiti, et Air Berlini ei müüdnud ettevõttena, vaid ta on likvideerimisel ja müüakse tema vara.

⁵² Saksamaa valitsus on seisukohal, et kuna seda küsimust ei käsitleta direktiivis 2003/87, võib selle lahendada riigisisese õiguse alusel. Oma vastuses Euroopa Kohtu kirjalikule küsimusele leiab Saksamaa valitsus, et perioodi 2018–2020 lubatud heitkoguse ühikute eraldamise õiguse üleandmine võib toimuda vastavalt riigisisesele äriühingu- ja lepinguõigusele, kui üks või mitu teist ettevõtjat jätkavad Air Berlini ELi HKSi kuuluva tegevusega. Tähelepanek, et Euroopa Kohtu toimikust ei selgu täielikult, millises ulatuses kolm asjaomast õhusõiduki käitajat Air Berlini varasemat tegevust jätkavad. Seetõttu oleks selle küsimuse käsitlemine väga spekulatiivne.

⁵³ Samuti ei ole ma kindel, kas sellise üleandmisega seotud kaebus üldse on eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses.

B. Teine küsimus

107. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus oma teise küsimusega selgitust määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 5, artikli 29, artikli 55 lõike 1 punkti a ja lõike 3 ning artikli 56 sätete kehtivuse kohta.

108. Arvestades vastust, mille ma esitasin esimesele küsimusele, leian, et teisele küsimusele ei ole vaja vastata. Igal juhul leian, et määruse nr 389/2013 kõnealused sätted ei ole vastuolus minu poolt esimese küsimuse suhtes võetud seisukohaga.

109. Direktiivi 2003/87 artikli 19 lõike 1 kohaselt hoitakse alates 1. jaanuarist 2012 eraldatud lubatud heitkoguse ühikuid liidu registris. Nagu nähtub eelkõige määruse nr 389/2013 artiklist 1, võttis komisjon määruse nr 389/2013 vastu selleks, et kehtestada üldnõuded ning tööd ja hooldamist käsitlevad nõuded, mida kohaldatakse muu hulgas liidu lubatud heitkoguse ühikute registri suhtes 1. jaanuaril 2013 algaval kauplemisperioodil ja sellele järgnevatel kauplemisperioodidel. Komisjon oli selles kontekstis kohustatud järgima direktiiviga 2003/87 kehtestatud õigusraamistikku, sealhulgas eelkõige selle kohaldamisala ja talle delegeeritud volituste piire.⁵⁴ Lisaks tuleneb sellest, et määruse nr 389/2013 sätteid tuleb tõlgendada direktiivis 2003/87 ette nähtud nõuetest lähtudes.⁵⁵

110. Määruse nr 389/2013 artikli 10 lõikes 5 on sätestatud, et kui pädev asutus teatab, et õhusõiduki käitaja lennud ei kuulu asjaomasel aastal direktiivi 2003/87 I lisa kohaselt enam ELi HKSi, määrab riiklik haldaja pärast asjaomase õhusõidukikäitaja eelnevat teavitamist kõnealuse õhusõidukikäitaja arvelduskonto *väljaarvatud olekusse*, kuni selle õhusõidukikäitaja lennud jälle ELi HKSi arvatakse.⁵⁶ Seega näib, et taoline toiming on põhimõtteliselt ajutine.

111. Seevastu määruse nr 389/2013 artikli 29 kohaselt *sulgeb* riiklik haldaja õhusõiduki käitaja arvelduskonto *üksnes juhul*, kui pädev asutus on andnud vastava korralduse, kuna nimetatud asutus on saanud teada, et õhusõiduki käitaja on lõpetanud kogu oma direktiivi 2003/87 I lisa nimetatud tegevuse.⁵⁷ Suletud kontodelt ei tohi algatada ühtegi protsessi ning suletud kontot ei või uuesti avada ega ühikuid omandada.⁵⁸

⁵⁴ Vt direktiivi 2003/87 artikli 19 lõike 3, mis annab komisjonile õiguse võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada nimetatud direktiivi liidu registri osas 1. jaanuaril 2013 algavaks kauplemisperioodiks ja järgnevateks perioodideks. Vt ka direktiivi 2003/87 artikkel 23, milles on sätestatud menetlused, mille kohaselt võib komisjon kasutada talle delegeeritud volitusi. Euroopa Kohus märkis 22. juuni 2016. aasta kohtuotsuse DK Recycling und Roheisen vs. komisjon (C-540/14 P, EU:C:2016:469) punktis 47, et komisjoni rakendusmeetmed ei või alusakti olulisi sätteid muuta ega seda uute oluliste sätetega täiendada.

⁵⁵ Vt analoogia alusel 17. mai 2018. aasta kohtuotsus Evonik Degussa (C-229/17, EU:C:2018:323, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt ka 26. septembri 2014. aasta kohtuotsus Romonta vs. komisjon (T-614/13, EU:T:2014:835, punktid 97 ja 98).

⁵⁶ Väljaarvatud olekus kontodelt ei saa algatada ühtegi protsessi, välja arvatud teatavad erandid. Vt määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 6. Lisaks tuleneb määruse nr 389/2013 artikli 56 lõigetest 2 ja 3, et liidu register ei või kanda lennunduse lubatud heitkoguse ühikuid üle õhusõiduki käitaja väljaarvatud olekus kontole.

⁵⁷ Või ühinenud teise õhusõiduki käitajaga. Määruse nr 389/2013 artikli 55 lõike 1 punkti a kohaselt teeb riiklik haldaja direktiivi 2003/87 artikli 20 alusel loodud ELi tehingulogis muudatused lennunduse riiklikku eraldustabelisse, et registreerida lubatud heitkoguse ühikute väljaandmine, ülekandmine ja tühistamine, kui õhusõiduki käitaja on lõpetanud direktiivi 2003/87 I lisaga hõlmatud tegevuse.

⁵⁸ Vt määruse nr 389/2013 artikli 10 lõike 3. Määruse nr 389/2013 artikli 32 lõikes 1 on sätestatud, et kui suletava konto saldo on positiivne, võib kontoomanik määrata teise konto, kuhu sellised lubatud heitkoguse ühikud üle kantakse. Komisjon leiab, et kuna suletud kontot ei ole võimalik uuesti avada, kujutaks positiivse saldoga konto sulgemine endast sundvõõrandamist. Kontoomanik, kelle õhusõiduki käitaja konto suletakse ELi HKSi lennutegevuse püsiva puudumise tõttu, võib kanda kontojäägi üle teisele kontole ja kasutada lubatud heitkoguse ühikuid soovitud viisil, näiteks müües need turul. Määruses nr 389/2013 ei ole sätestatud piiranguid kontode ega kontoomanike arvule, kellele võib lubatud heitkoguse ühikud üle kanda, kui vaid need kontod on kantud liidu registrisse. Komisjon on seisukohal, et kui oma tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajal on kontol lubatud heitkoguse ühikuid, ei ole konto suletud, vaid „väljaarvatud“ olekus vastavalt määruse nr 389/2013 artikli 10 lõikele 5.

112. Kuivõrd Air Berlin on oma tegevuse maksejõuetuse tõttu lõplikult lõpetanud ja tema suhtes ei kohaldata enam ELi HKSi kohustusi, võib tema arvelduskontod põhimõtteliselt sulgeda.⁵⁹ Lisaks ei tohi ühtegi lubatud heitkoguse ühikut määruse nr 389/2013 artikli 56 lõike 2 kohaselt suletud kontole üle kanda.

113. Asjaolu, et Air Berlini konto oli määratud „väljaarvatud“ olekusse⁶⁰ ja mitte „suletud“ olekusse, ei ole minu arvates käesolevas menetluses oluline, kuna kauplemisasutuse 28. veebruari 2018. aasta otsuse punktist 6 ilmneb, et see küsimus on läbivaatamisel ja et otsus on igal juhul riigisisises kohtus vaidlustatud. Oluline on see, et lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist ei saa üle kanda väljaarvatud kontole või suletud kontole.⁶¹

114. Lisaks, kuigi õhusõiduki käitaja konto(de) olek määruse nr 389/2013 tähenduses on tõepoolest väga oluline, nagu ka konto(de) sisu ELi HKSi tehingute täpseks arvestamiseks, ei ole see olek lõppkokkuvõttes määrav küsimuses, kas asjaomasel käitajal on muu hulgas direktiivi 2003/87 artikli 3e lõigete 4 ja 5 alusel õigus tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele või väljaandmisele.

C. Kolmas küsimus

115. Arvestades minu vastust esimesele küsimusele, olen seisukohal, et direktiive 2003/87 ja 2008/101 tuleb tõlgendada nii, et Air Berlinile ei tohi pärast tema lennutegevuse lõpetamist direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 5 alusel igal aastal tasuta lubatud heitkoguse ühikuid välja anda. Lisaks, võttes arvesse asjaolu, et Air Berlin oli perioodiks 2018–2020 oma lennutegevuse lõplikult lõpetanud, piisab käesoleval juhul märkimisest, et kauplemisasutus võib direktiivi 2003/87 ja eelkõige selle artikli 3e lõike 5 täielikuks jõustamiseks oma riigisisese õiguse alusel algse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse selle ajavahemiku osas kehtetuks tunnistada või seda muuta.

D. Neljas küsimus

116. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märkis, et tema neljanda küsimuse eesmärk on selgitada, millal lõpeb kolmas kauplemisperiood õhusõiduki käitajate jaoks. Teisisõnu on küsimus selles, kas see tähtaeg peaks lõppema 31. detsembril 2020 või selle asemel 31. detsembril 2023. Sellega seoses viidatakse küsimuses konkreetselt direktiivi 2004/87 artikli 3c lõikele 3a, artikli 28a lõigetele 1 ja 2 ning artikli 28b lõikele 2.

117. Eelotsuse küsimusest endast nähtub, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub sellele vastata ainult juhul, kui esimesele eelotsuse küsimusele vastatakse jaatavalt ja kolmandale küsimusele eitavalt. Arvestades minu vastuseid esimesele ja kolmandale eelotsuse küsimusele, leian, et neljandale eelotsuse küsimusele ei ole vaja vastata. Kuivõrd Air Berlin lõpetas oma tegevuse 2017. aastal, ei ole käesolevas menetluses oluline, kas kolmas kauplemisperiood lõpeb

⁵⁹ Tingimusel, et tal ei ole positiivse saldoga kontot.

⁶⁰ Vt määruse nr 389/2013 artikli 10 lõige 1.

⁶¹ Vt selle kohta määruse nr 389/2013 artikkel 56. Vt ka nimetatud määruse artikli 10 lõige 3.

31. detsembril 2020 või kestab see hoopis 31. detsembrini 2023. Minu arvates ei saa Air Berlinile alates 2018. aastast direktiivi 2003/87 artikli 3e lõike 5 alusel tasuta lubatud heitkoguse ühikuid välja anda.⁶²

118. Igal juhul, kuigi direktiivis 2003/87 ei ole ühtegi sätet, milles oleks *selge sõnaga* märgitud, et 1. jaanuaril 2013 algav kauplemisperiood lõpeb 31. detsembril 2020,⁶³ leian ma, et direktiivi 2003/87 artiklist 13, mis paikneb direktiivi IV peatükis ja on seega kohaldatav nii lennunduse kui ka paiksete käitiste suhtes, tuleneb siiski, et uus kauplemisperiood algab 1. jaanuaril 2021 kümneaastaseks perioodiks ning perioodil 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2020 ja 1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2030 välja antud lubatud heitkoguse ühikute ajalise kehtivuse kohta kehtivad eraldiseisvad eeskirjad.⁶⁴

119. Direktiivis 2003/87 on siiski mitu sätet, milles on lennutegevuse lubatud heitkoguse ühikutega seoses viidatud 1. jaanuarile 2023. Minu arvates ei pikenda need sätted 1. jaanuaril 2013 algavat kauplemisperioodi pärast 31. detsembril 2020 kuni 31. detsembrini 2023 või kauemaks. Seega ei muuda need direktiivi 2003/87 artikli 13 tingimusi.

120. Sellega seoses näeb direktiivi 2003/87 artikli 3c lõige 3a ette üksnes selle, et pärast 31. detsembril 2023 vaadatakse teatavad lubatud heitkoguse ühikute eraldamised läbi selle direktiivi artiklis 28b sätestatud korras. Lisaks kajastavad direktiivi 2003/87 artikli 28a lõiked 1, 2 ja 4 direktiivist 2003/87 ja ELi HKSist tulenevate lennundusega seotud kohustuste ulatuse vähendamist kuni 2023. aastani, millega kaasneb tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute ja enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute arvu vastav vähendamine, et võtta arvesse rahvusvahelisi arenguid selles valdkonnas.⁶⁵ Kuigi need sätted toovad kaasa teatava kattuvuse 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 vältaval lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise perioodil, ei muuda need siiski direktiivi artikli 13 tingimusi ega asjaolu, et uus kümneaastane kauplemisperiood algab 1. jaanuaril 2021.

E. Viies küsimus

121. Viienda eelotsuse küsimusega, mis on asjakohane ainult juhul, kui esimene eelotsuse küsimus saab jaatava vastuse ja kolmas eelotsuse küsimus eitava vastuse, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas õhusõiduki käitajatele kolmandaks kauplemisperioodiks (1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2020) lubatud heitkoguse ühikute täiendava tasuta

⁶² Saksamaa valitsus märkis Euroopa Kohtu kirjalikule küsimusele vastates, et andmeid Air Berlini kohta ei ole direktiivi 2003/87 artikli 28a lõikes 2 osutatud korras avaldatud. Kaebaja vastus on sarnane, kuid tema sellekohane teave hõlmab Air Berlini osas vaid 2018. aastat. Igal juhul leiavad kaebaja, Saksamaa valitsus ja komisjon, et selline avaldamine ei ole iseenesest määrav küsimuses, kas õhusõiduki käitajal on õigus lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele. Saan vaid nõustuda.

⁶³ Vt siiski komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määruse (EL) 2019/1122, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ seoses liidu registri toimimisega (ELT 2019, L 177, lk 3), artikli 33 lõige 2, milles on konkreetselt osutatud 1. jaanuaril 2021 algavale kauplemisperioodile.

⁶⁴ Lisaks kohaldatakse vastavalt direktiivi 2003/87 artiklile 9 ja sama direktiivi artikli 28a lõike 2 kolmandale lõigule alates 1. jaanuarist 2021 õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute arvu suhtes lineaarset tegurit 2,2%, mis võidakse siiski läbi vaadata vastavalt direktiivi artiklile 28b.

⁶⁵ Direktiivi 2003/87 artikli 3c lõige 3a, artikli 28a lõiked 1, 2 ja 4 ning artikkel 28b lisati direktiivi 2003/87 määrusega 2017/2392. Nagu nähtub selle määruse põhjendusest 8, lisati need sätted, et „[pikendada] ICAO raames tehtavate jõupingutuste edendamiseks ja ICAO kava kasutuselevõtu hõlbustamiseks kehtivat erandit, mille kohaselt ELi HKS-i kohustused ei laiene kolmandatesse riikidesse suunduvatele ja sealt saabuvatele lendudele, kuni 31. detsembrini 2023. Erandi pikendamine tuleks läbi vaadata, et koguda vajalikke kogemusi ICAO kava rakendamisel. Erandi kehtivuse pikendamise tulemusel peaks nii enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kui ka tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute hulk, sealhulgas erireservist eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud, jääma proportsionaalseks tagastamiskohustuse vähendamisega. Alates 1. jaanuarist 2021 tuleks õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvu igal aastal vähendada kooskõlas lineaarse vähendamisteguriga, mida kohaldatakse kõikide teiste ELi HKSiga hõlmatud sektorite suhtes, tingimusel et see vaadatakse läbi, pidades silmas ICAO kava rakendamist“.

eraldamise õigust saab pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu rahuldada neljanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikutega, kui lubatud heitkoguse ühikute saamise õiguse teeb kohus kindlaks alles pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu, või kas kolmanda kauplemisperioodi lõpuks kasutamata õigused lubatud heitkoguse ühikutele aeguvad.

122. Arvestades minu vastuseid esimesele ja kolmandale eelotsuse küsimusele, ei ole rangelt võttes vaja viiendale eelotsuse küsimusele vastata. Teen siiski ettepaneku täielikkuse huvides lühidalt ka viiendale küsimusele vastata.

123. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märkis, et Saksamaa kohtute praktika kohaselt ei olnud esimese ja teise kauplemisperioodi lõppemisel enam võimalik rahuldada kauplemisperioodi lõpule järgneva aasta 30. aprilliks kasutamata õigusi lubatud heitkoguse ühikutele ning kuna riigisisises õiguses puudub sõnaselge üleminekukord, siis need õigused aegusid. Lisaks ei ole riigisisises õiguses ka kolmandal kauplemisperioodil ette nähtud üleminekukorda seoses kohtute menetluses olevate kasutamata õigustega lubatud heitkoguse ühikutele. Riigisisese üleminekukorra puudumise põhjus on see, et 1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2030 kestval kauplemisperioodil tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute eeskirjad on lõplikult sätestatud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2019/331⁶⁶ ning õigusi ühikute eraldamisele on lubatud perioodide vahel tasaarvestada ainult siis, kui delegeeritud määruses 2019/331 on neljanda kauplemisperioodi jaoks nii ette nähtud.⁶⁷

124. Direktiivi 2003/87 (muudetud direktiiviga 2018/410) artikli 13 esimeses lauses on sätestatud, et „alates 1. jaanuarist 2013 eraldatud lubatud heitkoguse ühikud kehtivad tähtajatult“. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib konkreetset, kas sellisel juhul on õigust täiendavale tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele kolmandal kauplemisperioodil võimalik täita neljanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikutega. Direktiivi 2003/87 (direktiiviga 2018/410 muudetud redaktsioonis) artikli 13 teise lause kohaselt kehtivad alates 1. jaanuarist 2021 eraldatud lubatud heitkoguse ühikud alles alates nende väljaandmise kümneaastase perioodi algusest (st alates 1. jaanuarist 2021). Seega ei saaks kaebaja, kellele on antud õigus tasuta lubatud heitkoguse ühikutele, direktiivi 2003/87 artikli 12 lõike 2a kohaseid kohustusi neljanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikutega täita.

125. Eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks on kasulik esitatud küsimus ümber sõnastada. Nii ei peaks vastamisel piirduma küsimusega, kas sellist õigust saab rahuldada neljanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikutega. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib sisuliselt teada, kas pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu on võimalik, ning jaatava vastuse korral, millisel viisil on võimalik rahuldada õigust lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamisele, kui puudub seda küsimust käsitlev konkreetne säte.

⁶⁶ Komisjoni 19. detsembri 2018. aasta delegeeritud määrus, millega määratakse kindlaks üleliidulised üleminekueeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a kohaste lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamiseks ühtlustatud viisil (ELT 2019, L 59, lk 8).

⁶⁷ Eelotsusetaotluse esitanud kohus märkis, et vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. oktoobri 2015. aasta otsuse (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist ning millega muudetakse direktiivi 2003/87 (ELT 2015, L 264, lk 1), põhjendusele 7 tuleks lubatud heitkoguse ühikud, mida direktiivi 2003/87 artikli 10a lõike 7 kohaselt ning sama direktiivi artikli 10a lõigete 19 ja 20 kohaldamise tõttu käitistele ei eraldada (edaspidi „eraldamata lubatud heitkoguse ühikud“), lisada reservi 2020. aastal. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et see põhjendus 7 toetab seisukohta, et üleminek kolmandalt kauplemisperioodilt neljandale ei too kaasa nõuete lõppemist täiendavale lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele, mida ei ole seni täidetud. Siiski puudub sõnaselge säte selle kohta, mida tuleks teha selliste täiendavalt lubatud heitkoguse ühikuid käsitlevate nõuetega, mida ei ole kolmanda perioodi lõpuks rahuldatud.

126. Nagu nähtub minu vastusest neljandale eelotsuse küsimusele, lõppes kolmas kauplemisperiood 31. detsembril 2020. Kauplemisperioodi 1. jaanuar 2013 – 31. detsember 2020 lennunduse lubatud heitkoguse tasuta ühikute eraldamise periood kestab siiski kuni 31. detsembrini 2023. Seega ei kattu need kaks perioodi täies ulatuses. Sellega seoses näib mulle, et see küsimus on asjakohane alles seoses perioodiga pärast 31. detsembrit 2023.

127. Kuivõrd direktiivi 2003/87 artikkel 13 näeb ette, et kauplemisperioodiks välja antud lubatud heitkoguse ühikud kehtivad tähtajatult, siis olen seisukohal, et kui õhusõiduki käitajal on õigus nende ühikute väljaandmisele, siis see õigus säilib ega saa aeguda vaatamata sellele, et on alanud uus kauplemisperiood ja õigusi ei saa täita selle perioodi jaoks välja antud lubatud heitkoguse ühikute arvel. Siiski tekivad reaalsed praktilised küsimused selle kohta, kuidas endiselt kehtivaid kolmanda kauplemisperioodi õigusi ühikutele saab tegelikult täita.

128. Küsimus, kuidas saab rahuldada võimalikku õigust lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamisele kolmandal kauplemisperioodil, hõlmab kahte aspekti. Esimene on lubatud heitkoguse ühikute eraldamise sellise muutmise menetluslik alus ja teine kõnealuste ühikute „päritolu“.

129. Neist esimese puhul kujutab mis tahes kohandus endast muudatust määruse nr 389/2013 artiklis 54 ette nähtud lubatud heitkoguse ühikute riiklikus eraldustabelis,⁶⁸ mida delegeeritud määruse 2019/1122 artikli 88 kohaselt kohaldatakse jätkuvalt kuni 1. jaanuarini 2026 kõigi toimingute suhtes, mis on nõutavad seoses kauplemisperioodiga 2013–2020. Kui kohus otsustab, et käitajal on õigus lubatud heitkoguse ühikute täiendavale tasuta eraldamisele, teavitab asjaomane liikmesriik sellest komisjoni (määruse nr 389/2013 artikli 55 lõike 2 punkt c) ja komisjon annab põhihaldajale korralduse teha vastavad muudatused lubatud heitkoguse ühikute riikliku eraldustabeli ELi tehingulogis. Põhihaldaja tagab seejärel, et liidu register kannab vastavad lubatud heitkoguse ühikud ELi lennunduse eraldamiskontolt vastavalt kohandatud riiklikule eraldustabelile üle käitaja arvelduskontole kooskõlas määruse nr 389/2013 artikli 56 lõikega 2.

130. Mis puudutab teist aspekti, nimelt nende lubatud heitkoguse ühikute allikat, siis Saksamaa valitsus märkis 10. juuni 2021. aasta kohtuistungil, et õhusõidukite käitajate maksejõuetuse korral lennunduse lubatud heitkoguse ühikute eraldamise otsuse kehtetuks tunnistamine ei kahjusta ELi HKSi lennunduse osas, kuna see ei mõjuta mingil viisil olemasolevate lubatud heitkoguse ühikute arvu ega ka nende hinda. Seda seetõttu, et õhusõiduki käitajad võivad „üldised lubatud heitkoguse ühikud“⁶⁹ tagastada. Saksamaa valitsus märkis sellega seoses, et 30% õhusõidukite käitajate poolt ajavahemikul 2013–2019 tagastatud lubatud heitkoguse ühikutest olid „üldised lubatud heitkoguse ühikud“. Lisaks vastab lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arv vaid 2%-le üldistest lubatud heitkoguse ühikutest ja lubatud heitkoguse ühikute ülejääk kõrvaldatakse pidevalt otsuses 2015/1814 osutatud turustabiilsusreservi jaoks ette nähtud korras.

131. Kuivõrd õhusõiduki käitajatele ja paiksete käitiste käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikud näivad olevat omavahel asendatavad, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, leian, et õigust tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele kolmandaks

⁶⁸ Vt ka määruse nr 389/2013 artikkel 55.

⁶⁹ See näib viitavat kõikidele lubatud heitkoguse ühikutele, mis on eraldatud ja välja antud muul viisil kui direktiivi 2003/87 artikli 3c lõike 2 alusel, näiteks direktiivi 2003/87 III peatüki alusel paiksetele käitistele eraldatud ja välja antud lubatud heitkoguse ühikutele. Vt määruse nr 389/2013 artikli 3 lõiked 7 ja 8.

kauplemisperioodiks on võimalik rahuldada turustabiilsusreservist. Selles osas leian, et minu ettepaneku punktid 94–97 kohtuasjas ExxonMobil Production Deutschland (C-126/20, EU:C:2021:457) peaksid analoogia alusel olema kohaldatavad ka lennundussektori puhul.

132. Eeltoodut arvestades teen ettepaneku vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu viiendale küsimusele, et õigust täiendavale tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisele kolmandal kauplemisperioodil saab pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu rahuldada kolmanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikutega, kui kohus tuvastab selle õiguse lubatud heitkoguse ühikutele alles pärast kolmanda kauplemisperioodi lõppu. Kolmanda kauplemisperioodi lubatud heitkoguse ühikud ei aegu nimetatud perioodi lõppedes.

VI. Ettepanek

133. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Verwaltungsgericht Berlini (Berliini halduskohus, Saksamaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ, artikli 2 lõikega 1, artikliga 3a, artikli 3 punktiga o, artikli 3e lõigetega 1 ja 5, artikli 12 lõikega 2a, artikli 28a lõigetega 1 ja 2 ning I lisaga on vastuolus õhusõiduki käitajale tasuta eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute iga-aastane väljaandmine pärast seda, kui see käitaja on lennutegevuse lõpetanud.