



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. sausio 20 d.*

[Tekstas, pataisytas 2022 m. kovo 2 d. Nutartimi]

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema – Direktyva 2003/87/EB – 3e straipsnis – Aviacijos veiklos įtraukimas – Direktyva 2008/101/EB – Nemokamas leidimų suteikimas ir išdavimas orlaivių naudotojams – Tokio naudotojo veiklos nutraukimas dėl bankroto – Kompetentingos nacionalinės institucijos sprendimas atsisakyti išduoti leidimus likviduojamos bendrovės bankroto administratoriui“

Byloje C-165/20

dėl *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) 2020 m. kovo 30 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. balandžio 16 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

ET, veikiantis kaip *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* bankroto administratorius
prieš

Bundesrepublik Deutschland,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, penktosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininkas K. Lenaerts, ketvirtosios kolegijos pirmininkas C. Lycourgos (pranešėjas), teisėjai I. Jarukaitis ir M. Ilešič,

generalinis advokatas G. Hogan,

posėdžio sekretorė M. Krausenböck, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2021 m. birželio 10 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– ET, veikiančio kaip *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* bankroto administratorius, atstovaujamo *Rechtsanwälte* B. Schröder ir H. Krüger,

* Proceso kalba: vokiečių.

- [Ištaisyta 2022 m. kovo 2 d. Nutartimi] *Bundesrepublik Deutschland*, atstovaujamos A. Wendl-Damerius, padedamo *Rechtsanwalt* G. Buchholz,
 - Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos iš pradžių J. Möller, P.-L. Krüger ir S. Heimerl, vėliau – J. Möller ir P.-L. Krüger,
 - Europos Komisijos, atstovaujamos B. De Meester, C. Hermes ir G. Wils,
- susipažinęs su 2021 m. rugsėjo 23 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
- priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų [prekybos] sistemą Bendrijoje ir keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003, p. 32; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 7 t., p. 631), iš dalies pakeistos 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2017/2392 (OL L 350, 2017, p. 7) (toliau – Direktyva 2003/87), išaiškinimo ir 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 389/2013, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimus Nr. 280/2004/EB ir Nr. 406/2009/EB įsteigiamas Sąjungos registras ir panaikinami Komisijos reglamentai (ES) Nr. 920/2010 ir Nr. 1193/2011 (OL L 122, 2013, p. 1), 10 straipsnio 5 dalies, 29 straipsnio, 55 straipsnio 1 dalies a punkto ir 3 dalies ir 56 straipsnio galiojimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ET, veikiančio kaip *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* (toliau – *Air Berlin*) bankroto administratorius, ir *Bundesrepublik Deutschland* (Vokietijos Federacinė Respublika), atstovaujamos *Umweltbundesamt* (Federalinė aplinkos tarnyba), ginčą dėl sprendimo nutraukti anksčiau nemokamai suteiktų šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų išdavimą.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Direktyva 2003/87

- 3 Direktyvos 2003/87 1 straipsnio „Direktyvos turinys“ pirmoje pastraipoje nurodyta:
„Ši direktyva nustato šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų [apyvartinių taršos] leidimų [prekybos] sistemą <...>, siekiant, kad būtų skatinamas taupus ir ekonomiškai efektyvus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimas.“
- 4 Šios direktyvos 2 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 dalyje numatyta:
„Ši direktyva taikoma I priede nurodytoms veikloms, kurias vykdant išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, ir II priede išvardytoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms.“

5 Minėtos direktyvos 3 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nustatyta:

„Šioje direktyvoje taikomi šie sąvokų apibrėžimai:

<...>

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

<...>“

6 Tos pačios direktyvos 3c straipsnyje „Bendras aviacijai skirtų leidimų skaičius“ įtvirtinta:

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

2. <...> laikotarpiu, kuris prasideda 2013 m. sausio 1 d. <...> bendras orlaivių naudotojams paskirstytinų leidimų skaičius lygus 95 % ankstesnio laikotarpio aviacijos emisijų [išmetamųjų teršalų] kiekio, padauginto iš laikotarpio metų skaičiaus.

<...>

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

<...>“

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

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

2. Nuo 2013 m. sausio 1 d. 15 % leidimų parduodama aukcione.

<...>“

8 Šios direktyvos 3e straipsnyje „Apyvartinių taršos leidimų suteikimas ir išdavimas orlaivių naudotojams“ nurodyta:

„1. Kiekvienu 3c straipsnyje nurodytu laikotarpiu kiekvienas orlaivio naudotojas gali kreiptis dėl nemokamai skiriamų leidimų. Paraišką galima pateikti perduodant administruojančios valstybės narės kompetentingai institucijai patikrintus I priede nurodytų rūšių aviacijos veiklos, kurią vykdė tas orlaivio naudotojas, tonkilometrių duomenis už stebėsenos metus. <...> Kiekviena paraiška pateikiama likus ne mažiau kaip 21 mėnesiui iki laikotarpio, su kuriuo ji yra susijusi, pradžios <...>.

2. Likus ne mažiau kaip aštuoniolikai mėnesių iki laikotarpio, su kuriuo yra susijusi paraiška, pradžios <...> valstybės narės paraiškas, gautas pagal 1 dalį, pateikia Komisijai.

3. Likus ne mažiau kaip penkiolikai mėnesių iki kiekvieno 3c straipsnio 2 dalyje nurodyto laikotarpio pradžios <...> Komisija apskaičiuoja ir priima sprendimą, nurodantį:

- a) bendrą leidimų skaičių, kuris turi būti paskirstytas tam laikotarpiui pagal 3c straipsnį;
- b) leidimų, kurie turi būti parduoti aukcione tuo laikotarpiu pagal 3d straipsnį, skaičių;
- c) leidimų, numatytų specialiaame orlaivių naudotojams skirtame rezerve, skaičių tuo laikotarpiu pagal 3f straipsnio 1 dalį;
- d) leidimų, kurie turi būti paskirstyti nemokamai tuo laikotarpiu, skaičių, iš a punkte nurodyto patvirtinto bendro leidimų skaičiaus atėmus b ir c punktuose nurodytų leidimų skaičių; ir
- e) atskaitos dydį, kuriuo turi būti remiamasi nemokamai paskirstant leidimus orlaivių naudotojams, kurių paraiškos buvo pateiktos Komisijai pagal 2 dalį.

<...>

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

- a) bendrą kiekvienam orlaivio naudotojui, kuris pateikė paraišką Komisijai pagal 2 dalį, paraiškos laikotarpiui skirtų leidimų skaičių, apskaičiuotą paraiškoje nurodytus tonkilometrų duomenis dauginant iš atskaitos dydžio, nurodyto 3 dalies e punkte; ir
- b) kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams skirtų leidimų skaičių, kuris nustatomas bendrą pagal a punktą apskaičiuotą visam laikotarpiui tam naudotojui skirtų leidimų skaičių dalijant iš laikotarpio, kuriuo tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą, metų skaičiaus.

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

- 9 Minėtos direktyvos 3f straipsnyje „Specialus tam tikriems orlaivių naudotojams skirtas rezervas“ nustatyta:

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

- a) kurie pradeda vykdyti I priede nurodytą aviacijos veiklą praėjus tiems stebėsenos metams, už kuriuos buvo pateikti tonkilometrų duomenys pagal 3e straipsnio 1 dalį už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį; arba
- b) kurių tonkilometrų duomenys vidutiniškai kasmet padidėja daugiau nei 18 %, lyginant stebėsenos metus, už kuriuos pagal 3e straipsnio 1 dalį buvo pateikti tonkilometrų duomenys už 3c straipsnio 2 dalyje nurodytą laikotarpį, ir antruosius to laikotarpio kalendorinius metus;

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

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

<...>“

- 10 Minėtos direktyvos 12 straipsnio „Leidimų perleidimas, atsisakymas ir panaikinimas“ 2a dalyje numatyta:

„Administruojančios valstybės narės užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas iki kiekvienų metų balandžio 30 d. atsisakytų leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų emisijų [išmetamųjų teršalų] vykdant I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdant jis buvo orlaivio naudotojas, kiekį <...>. Valstybės narės užtikrina, kad leidimai, kurių atsisakoma pagal šios dalies nuostatas vėliau būtų panaikinti.“

- 11 Direktyvos 2003/87 28a straipsnyje „Nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos prieš įgyvendinant [Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO)] pasaulinę rinkos priemonę“ nustatyta:

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

- a) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius į aerodromus, esančius EEE nepriklausančiose šalyse, ir iš jų, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus;
- b) visų išmetamųjų teršalų, kurie kiekvienais kalendoriniais metais nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d. išmetami vykdant skrydžius tarp aerodromo, esančio viename iš atokiausių regionų, kaip apibrėžta [SESV] 349 straipsnyje, ir aerodromo, esančio kitame EEE regione, atsižvelgiant į 28b straipsnyje nurodytos peržiūros rezultatus.

<...>

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

<...>

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

<...>“

- 12 Šios direktyvos 28b straipsnyje „Komisijos teikiamos ICAO pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimo ataskaitos ir peržiūra“ nustatyta:

„1. Komisija anksčiau nei 2019 m. sausio 1 d., o vėliau reguliariai teikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl ICAO vedamų derybų siekiant įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, nuo 2021 m. taikytiną išmetamųjų teršalų kiekiui, pažangos <...>.

<...>

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

<...>“

- 13 Minėtos direktyvos I priede „Veiklos, kuriai taikoma ši direktyva, kategorijos“ įtvirtinta skiltis „Aviacija“, kuri, su tam tikromis išimtimis, apima „skrydži[us] į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį aerodromą arba iš jo“.

Direktyva 2008/101/EB

- 14 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/101/EB, iš dalies keičiančios Direktyvą 2003/87, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys (OL L 8, 2009, p. 3), 20 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

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

Reglamentas Nr. 389/2013

- 15 Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnyje „Sąskaitos būklė“ numatyta:

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

<...>

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

<...>“

- 16 Šio reglamento 29 straipsnyje „Orlaivių naudotojo sąskaitų uždarymas“ nurodyta:
- „Nacionalinis administratorius orlaivių naudotojo sąskaitą uždaro tik tuo atveju, jei tai padaryti jam nurodo kompetentinga institucija, gavusi pranešimą iš sąskaitos turėtojo arba sužinojusi iš kitų šaltinių, kad orlaivių naudotojas susijungė su kitu orlaivių naudotoju arba nutraukė visą veiklą, kuriai taikomas Direktyvos [2003/87] I priedas.“
- 17 Reglamento 55 straipsnyje „Nacionalinio aviacijos apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lentelių pakeitimai“ nustatyta:
- „1. Nacionalinis administratorius <...> įveda nacionalinio aviacijos srities paskirstymo lentelės pakeitimus, jei:
- a) orlaivių naudotojas nutraukė veiklą, kuriai taikomas Direktyvos [2003/87] I priedas;
- <...>
3. Jei Komisija mano, kad nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelės pakeitimai atitinka Direktyvos [2003/87] nuostatas, <...> ji nurodo vyriausiajam administratoriui atitinkamai pakeisti <...> nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelę.
- <...>“
- 18 To paties reglamento 56 straipsnyje „Nemokamas aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimas“ numatyta:
- „1. Nacionalinis administratorius nacionalinio aviacijos ATL paskirstymo lentelėje prie kiekvieno orlaivių naudotojo ir kiekvienų metų žymi, ar tais metais orlaivių naudotojui bus suteikta aviacijos ATL, ar ne.
2. Nuo 2013 m. vasario 1 d. vyriausiasis administratorius užtikrina, kad, remiantis atitinkama nacionalinio ATL paskirstymo lentele, Sąjungos registras aviacijos ATL iš ES aviacijos ATL paskirstymo sąskaitos automatiškai pervestų į atitinkamas atidarytas ar užblokuotas orlaivių naudotojų sąskaitas <...>.
- <...>“

Vokietijos teisė

- 19 Pagrindinei bylai taikytinos redakcijos 2011 m. liepos 21 d. *Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz* (Šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos įstatymas) (BGBl. 2011 I, p. 1475) (toliau – TEHG) 2 straipsnio 6 dalyje nustatyta:
- „Kiek tai susiję su aviacijos veikla, šis įstatymas taikomas bet kokiems orlaivio išmetamiesiems teršalams, kuriuos lemia degalų suvartojimas. <...> Šis įstatymas taikomas tik aviacijos veiklai, kurią vykdo:
1. orlaivių naudotojai, turintys galiojančią Vokietijoje išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti <...>; arba

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

<...>“

- 20 TEHG 9 straipsnio „Nemokamas apyvartinių taršos leidimų suteikimas įrenginių operatoriams“ 6 dalyje numatyta:

„Sprendimas dėl leidimų suteikimo panaikinamas, jeigu dėl Europos Sąjungos teisės akto jis turi būti iš dalies pakeistas atgaline data. <...>“

- 21 11 straipsnyje „Bendras nemokamas leidimų suteikimas orlaivių naudotojams“ įtvirtinta:

„(1) Orlaivių naudotojui prekybos laikotarpiu nemokamai suteikiamas tam tikras aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius, atitinkantis transporto veiklos rezultatų baziniais metais <...> ir atskaitos dydžio, kuris apskaičiuojamas pagal Direktyvos 2003/87 <...>, sandaugą.

<...>

(6) Kompetentinga institucija nemokamai suteikia apyvartinius taršos leidimus per tris mėnesius nuo dienos, kai [Komisija] paskelbia atskaitos dydį pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 3 dalį. <...>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 22 2011 m. gruodžio 12 d. sprendimu *Deutsche Emissionshandelsstelle* (Vokietijos apyvartinių taršos leidimų prekybos tarnyba, toliau – *DEHSt*), remdamasi TEHG 11 straipsniu, *Air Berlin* iš viso nemokamai suteikė 28 759 739 šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinius taršos leidimus (toliau – aviacijos apyvartiniai taršos leidimai), iš kurių 3 360 363 buvo suteikti 2012 m. ir 3 174 922 kasmet laikotarpiui nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d.
- 23 2015 m. sausio 15 d. sprendimu *DEHSt* panaikino 9 980 071 aviacijos apyvartinius taršos leidimus, nes Sąjungos aktu buvo nustatyta laikina pareigos prekiauti apyvartiniais taršos leidimais tam tikriems tarptautiniams skrydžiams išimtis laikotarpiui nuo 2013 m. iki 2016 m. Šis panaikinimas tapo galutinis ir *Air Berlin* visiems 2012–2020 metams suteiktų apyvartinių taršos leidimų skaičius sumažėjo iki 18 779 668 vienetų.
- 24 2017 m. rugpjūčio 15 d. *Air Berlin* pateikė prašymą jai iškelti bankroto bylą. Tą pačią dieną *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgo apylinkės teismas, Vokietija) pradėjo preliminarą bankroto procedūrą be turto perleidimo ir paskyrė ieškovą pagrindinėje byloje laikinuoju turto administratoriumi.
- 25 2017 m. spalio 28 d. *Air Berlin* oficialiai nutraukė aviacijos veiklą.
- 26 2017 m. lapkričio 1 d. nutartimi *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgo apylinkės teismas) iškėlė pagrindinę bankroto bylą ir paskyrė ieškovą pagrindinėje byloje turto administratoriumi. Vėliau 2018 m. sausio 16 d. sprendimu šis teismas *Air Berlin* prašymu nutraukė bankroto bylą be turto perleidimo ir paskyrė ieškovą pagrindinėje byloje bankroto administratoriumi.

- 27 2018 m. vasario 28 d. ieškovui pagrindinėje byloje adresuotu sprendimu *DEHSt* iš naujo iš dalies panaikino aviacijos apyvartinius taršos leidimus ir iš naujo įvertino *Air Berlin* 2013–2020 m. suteiktų leidimų skaičių ir suteikė 12 159 960 vienetų.
- 28 *DEHSt* šį sprendimą grindė tuo, kad, pirma, pareigos prekiauti apyvartiniais taršos leidimais tam tikriems tarptautiniams skrydžiams išimties galiojimas buvo pratęstas 2017–2020 m. laikotarpiui, ir, antra, *Air Berlin* nutraukė savo aviacijos veiklą prieš baigiantis 2017 m. Atsižvelgdama į pastarąją aplinkybę *DEHSt* nurodė, kad nereikia išduoti aviacijos apyvartinių taršos leidimų 2018–2020 m. laikotarpiui. Dėl tos pačios priežasties ji nusprendė „pašalinti“ orlaivio naudotojo *Air Berlin* apyvartinių taršos leidimų sąskaitą, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalį.
- 29 Ieškovas pagrindinėje byloje apskundė šį sprendimą tiek, kiek jis buvo pagrįstas *Air Berlin* veiklos nutraukimu. Jis visų pirma rėmėsi teisėtų lūkesčių apsaugos principu ir Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtuoju sakiniu.
- 30 2018 m. birželio 19 d. sprendimu *DEHSt* atmetė šį skundą. Jos teigimu, ieškovas pagrindinėje byloje negali veiksmingai remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu, nes iš Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalies matyti, kad aviacijos apyvartiniai taršos leidimai nebegali būti išduodami, kai atitinkamas orlaivio naudotojas nebevykdo skrydžių, kuriems taikomi šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos reikalavimai. Į Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtąjį sakinį nereikia atsižvelgti, nes šio sakinio turinys nėra atspindėtas materialinėse Sąjungos teisės aktų nuostatose.
- 31 2018 m. liepos 23 d. ieškovas pagrindinėje byloje paprašė teisinės pagalbos, kad galėtų pareikšti ieškinį. 2019 m. gruodžio 16 d. nutartimi *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* (Berlyno-Brandenburgio žemės aukštesnysis administracinis teismas, Vokietija) suteikė tokią pagalbą, manydamas, kad iš Direktyvos 2008/101 gali išplaukti, jog aviacijos veiklos nutraukimas nepateisina aviacijos apyvartinių taršos leidimų panaikinimo.
- 32 2020 m. sausio 2 d. ieškovas pagrindinėje byloje *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) pateikė skundą dėl 2018 m. vasario 28 d. sprendimo. Jis pažymi, kad TEHG nenumatyta galimybė panaikinti aviacijos apyvartinius taršos leidimus aviacijos veiklos nutraukimo atveju. Iš Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtojo sakinio vienareikšmiai matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė, jog tokiu atveju suteikti aviacijos apyvartiniai taršos leidimai dar būtų išduodami.
- 33 Ieškovas pagrindinėje byloje nurodo, kad likus keliems mėnesiams iki aviacijos veiklos nutraukimo *Air Berlin* pardavė didžiąją dalį 2017 m. jai suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų. Tai ji padarė dėl visiškai teisėtų lūkesčių manydama, kad jai ir toliau bus išduoti 2018–2020 m. laikotarpiui suteikti aviacijos apyvartiniai taršos leidimai, todėl 2018 m. ji galės įvykdyti įsipareigojimus atsisakyti apyvartinių taršos leidimų, susijusių su 2017 m. įvykdytų skrydžių išmetamaisiais teršalais.
- 34 Orlaivių naudotojo teisei pasilikti jam suteiktus apyvartinius taršos leidimus netaikoma jokia speciali sąlyga ir ji nepriklauso nuo to, ar šiam naudotojui nutraukus veiklą ją tęsia kiti naudotojai, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį. Vis dėlto ieškovas pagrindinėje byloje nurodo, kad, *Air Berlin* nutraukus veiklą, jos laiko tarpsniai („slots“) buvo parduoti kitoms oro transporto bendrovėms.

- 35 Atsakovės pagrindinėje byloje teigimu, pirminis sprendimas suteikti leidimus buvo grindžiamas prielaida, kad *Air Berlin* visą nagrinėjamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpį (toliau – prekybos laikotarpis) vykdė aviacijos veiklą, kuriai taikomi šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos reikalavimai. Tačiau po veiklos nutraukimo *Air Berlin* nebetaikoma Direktyvoje 2003/87 numatyta šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (toliau – ATLPS), todėl pagal Reglamento Nr. 389/2013 10 straipsnio 5 dalį jos orlaivio naudotojo sąskaita buvo pašalinta iš šios sistemos. Be to, 2018 m. vasario 1 d. pasibaigus licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimui, *Air Berlin* nebeturėjo orlaivio naudotojo statuso, kaip tai suprantama pagal TEHG 2 straipsnio 6 dalį.
- 36 Dėl Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtojo sakinio atsakovė pagrindinėje byloje tvirtina, kad šis sakinyss prieštarauja ATLPS ir todėl į jį neturi būti atsižvelgta. Be to, ji mano, kad ieškovas pagrindinėje byloje negali remtis kokiais nors *Air Berlin* teisėtais lūkesčiais, nes ši bendrovė negalėjo pagrįstai daryti prielaidos, kad nutraukusi veiklą ji ir toliau gaus aviacijos apyvartinių taršos leidimų.
- 37 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatuoja, kad aviacijos apyvartinių taršos leidimų 2018–2020 m. laikotarpiui panaikinimo teisėtumas didžia dalimi priklauso nuo *Air Berlin* vykdomos aviacijos veiklos nutraukimo teisinių padarinių. Jam kyla klausimas, be kita ko, dėl Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirto sakinio reikšmės. Nesant šį sakinį patvirtinančios materialinės nuostatos, Teisingumo Teismas turėtų paaiškinti, ar veiklos nutraukimo atveju aviacijos apyvartiniai taršos leidimai turi būti palikti galioti ar panaikinti.
- 38 Taip pat reikia išaiškinti sąvoką kitų naudotojų „tęsiama“ aviacijos veikla, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį, ir patikslinti, ar aviacijos apyvartinių taršos leidimų palikimas galioti priklauso nuo to, ar veikla tęsiama.
- 39 Jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad pagal Sąjungos teisę draudžiama panaikinti aviacijos apyvartinius taršos leidimus aviacijos veiklos nutraukimo atveju, dar reikėtų išnagrinėti, pirma, ar Reglamento Nr. 389/2013 10, 29, 55 ir 56 straipsniai, kiek šiose nuostatose numatyta, kad šios veiklos nutraukimo atveju orlaivio naudotojo sąskaitos pašalinamos arba uždaromos, yra galiojantys ir, antra, nustatyti, ar nagrinėjamas prekybos laikotarpis orlaivių naudotojams pasibaigė 2020 m. gruodžio 31 d., ar, atsižvelgiant į Direktyvos 2003/87 28a ir 28b straipsnius, baigsis tik 2023 m. gruodžio 31 d. Šiuo klausimu, jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad šis laikotarpis baigėsi 2020 m. gruodžio 31 d., dar reikėtų patikslinti, ar su minėtu laikotarpiu susiję aviacijos apyvartiniai taršos leidimai vis dar galės būti išduoti po 2020 m. gruodžio 31 d. vykdant teismo sprendimą, priimtą po šios datos.
- 40 Šiomis aplinkybėmis *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

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

Ar Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad sprendimo suteikti leidimus panaikinimas nutraukus aviacijos veiklą dėl bankroto priklauso nuo to, ar kitos oro transporto bendrovės tęsia aviacijos veiklą? Ar Direktyvos 2003/87 3f straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad aviacijos veikla yra tęsiama tuo atveju, jei dalis (bankrutuojančios oro linijų bendrovės

trumpų ir vidutinių skrydžių segmento) leidimų leisti vadinamuosiuose koordinuojamuosiuose oro uostuose (laiko tarpniai) buvo parduoti trims kitoms oro transporto bendrovėms?

2) Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

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

3) Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

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

4) Tuo atveju, jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ir tuo atveju, jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

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

5) Jei į ketvirtąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar teisė į papildomus nemokamus apyvartinius taršos leidimus orlaivių naudotojams trečiajam apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpiui gali būti įgyvendinta šiam laikotarpiui pasibaigus, suteikiant ketvirtojo prekybos laikotarpio leidimus, jeigu tokia teisė į leidimus teismo sprendimu pripažįstama jau pasibaigus trečiajam prekybos laikotarpiui, ar trečiajam prekybos laikotarpiui pasibaigus neišnaudotų apyvartinių taršos leidimų galiojimas pasibaigia?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo ir trečiojo klausimų

- 41 Pirmasis ir trečiasis klausimai, kuriuos reikia nagrinėti kartu, susiję su tuo, kaip turi būti taikoma aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo tvarka, kai atitinkamas orlaivio naudotojas nutraukia savo aviacijos veiklą.
- 42 Ši tvarka įtvirtinta Direktyvos 2003/87 II skyriuje „Aviacija“ esančiuose 3e ir 3f straipsniuose, kurie į šią direktyvą buvo įterpti Direktyva 2008/101.
- 43 Todėl reikia konstatuoti, kad pirmuoju ir trečiuoju klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2003/87 3e ir 3f straipsniai turi būti aiškinami taip, kad orlaivio naudotojui suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius tuo atveju, kai šio naudotojo veikla nagrinėjamu prekybos laikotarpiu nutraukiama, turi būti sumažintas proporcingai šio laikotarpio daliai, per kurią ši veikla nebevykdoma.

- 44 Šiuo klausimu visų pirma reikia pažymėti, kad pagal Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 1–3 dalis kiekvienam orlaivio naudotojui leidžiama teikti paraišką suteikti aviacijos apyvartinių taršos leidimų, o tokia paraiška turi būti pateikta likus ne mažiau kaip dvidešimt vienam mėnesiui iki naujo prekybos laikotarpio pradžios. Likus ne mažiau kaip aštuoniolikai mėnesių iki šio laikotarpio pradžios valstybės narės gautas paraiškas pateikia Komisijai, kuri ne vėliau kaip iki šio laikotarpio pradžios priima sprendimą, kuriame, be kita ko, nurodomas esamų apyvartinių taršos leidimų skaičius ir atskaitos dydis, kuriuo turi būti remiamasi juos suteikiant.
- 45 Šios direktyvos 3e straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad per tris mėnesius nuo Komisijos sprendimo priėmimo dienos kiekviena administruojanti valstybė narė apskaičiuoja ir paskelbia, pirma, bendrą kiekvienam suinteresuotam orlaivio naudotojui paraiškos laikotarpiui suteiktų leidimų skaičių ir, antra, „kiekvienam orlaivio naudotojui kiekvieniems metams suteiktų leidimų skaičių, kuris nustatomas bendrą <...> visam laikotarpiui tam naudotojui suteiktų leidimų skaičių dalijant iš laikotarpio, kuriuo tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą, metų skaičiaus“.
- 46 Taigi iš Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 dalies matyti, kad bendras prekybos laikotarpiu orlaivio naudotojui nemokamai suteiktas aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius apskaičiuojamas *ex ante*, ir kad tuomet per metus suteiktas apyvartinių taršos leidimų skaičius taip pat nustatomas bendrą leidimų kiekį dalijant iš šio laikotarpio metų, kuriais tas orlaivio naudotojas vykdo I priede nurodytą aviacijos veiklą (tik šiai veiklai taikoma ATLPS), skaičiaus.
- 47 Be to, minėtos direktyvos 3e straipsnio 5 dalyje patikslinta, kad šis metinis aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius suinteresuotam „orlaivio naudotojui“ išduodamas ne vėliau kaip atitinkamo laikotarpio kiekvienų metų vasario 28 d.
- 48 Iš šių aplinkybių matyti, kad pagal aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo tvarką reikalaujama, kad šio leidimo gavėjas vykdytų Direktyvos 2003/87 I priede nurodytą aviacijos veiklą ir kad šie leidimai išduodami metinėmis dalimis, su sąlyga, kad tuo metu, kai šie leidimai realiai perduodami, naudos gavėjas yra „orlaivių naudotojas“, o šios direktyvos 3 straipsnio o punkte ši sąvoka apibrėžiama nurodant „asm[enį], naudojo[antį] orlaivį I priede nurodytai aviacijos veiklai vykdyti.“
- 49 Atsižvelgiant į šią aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo tvarką, ypač į Sąjungos teisės aktų leidėjo aiškiai nustatytą ryšį tarp, pirma, šių apyvartinių taršos leidimų suteikimo ir išdavimo ir, antra, aviacijos veiklos, kuriai taikoma ATLPS, vykdymo, reikia manyti, kad tokios veiklos vykdymas per visą nagrinėjamą prekybos laikotarpį yra ne paprasta prielaida, kuria remiantis būtų galima *ex ante* apskaičiuoti apyvartinių taršos leidimų skaičių, bet materialinė sąlyga realiai išduodant šiuo leidimų metines dalis iki šio laikotarpio pabaigos.
- 50 Taigi, kai orlaivio naudotojas nutraukia savo veiklą prekybos laikotarpiu ir dėl to netenka orlaivio naudotojo statuso, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 2003/87, ir todėl iš jo atimamas tais metais, kuriais nebevykdo aviacijos veiklos, suteiktų apyvartinių taršos leidimų skaičius, šio buvusio orlaivio naudotojo bankroto administratorius negali pagrįstai remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu.
- 51 Šiuo klausimu reikia priminti, kad šis principas taikomas kiekvienam asmeniui, kuriam administracinė institucija sukėlė pagrįstų lūkesčių, suteikdama konkrečių garantijų (2021 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de TVA*, C-846/19, EU:C:2021:277, 90 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Kaip išvados 81 punkte

pažymėjo generalinis advokatas, Teisingumo Teismo turimoje bylos medžiagoje nėra jokios informacijos, kad bet kuriuo šio laikotarpio momentu *Air Berlin* arba, jai tapus nemokia, ieškovui pagrindinėje byloje buvo suteikta konkrečių garantijų, susijusių su apyvartinių taršos leidimų išdavimu iki prekybos laikotarpio pabaigos. Konkrečiai kalbant, kaip nurodyta šio sprendimo 48 ir 49 punktuose, apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpiui suteikimas bet kuriomis aplinkybėmis negali būti suprantamas kaip užtikrinantis šių apyvartinių taršos leidimų išdavimą iki šio laikotarpio pabaigos.

- 52 Šios išvados nepaneigia Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtasis sakiny.
- 53 Žinoma, aiškinamas atskirai, šis sakiny, esantis akto, kuriuo Sąjungos teisės aktų leidėjas įtraukė aviacijos veiklą į ATLPS, preambulėje ir pagal kurį „[v]eiklą nutraukusiems orlaivių naudotojams leidimai turėtų būti išduodami iki laikotarpio, kuriam jau buvo suteikti nemokami leidimai, pabaigos“, leidžia manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo, kad prekybos laikotarpiui suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų metinės dalys būtų išduotos iki šio laikotarpio pabaigos net ir tuomet, kai aviacijos veikla nutraukta.
- 54 Vis dėlto, nesant būtinybės Teisingumo Teismui nagrinėti aplinkybių, dėl kurių minėtas sakiny įtrauktas į Direktyvos 2008/101 preambulę, reikia konstatuoti, kad ši preambulė prieštarauja Direktyvos 2003/87 3e straipsnio 4 ir 5 dalims, kurių net pačiame tekste akcentuojama, kad būtinas ryšys tarp, viena vertus, aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimo ir išdavimo bei, kita vertus, šios direktyvos I priede nurodytos aviacijos veiklos realaus vykdymo.
- 55 Todėl, remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija pagal kurią Sąjungos teisės akto preambulė neturi privalomosios teisinės galios ir ja negalima būti remiamasi nei siekiant nukrypti nuo atitinkamos direktyvos nuostatų, nei aiškinant šias nuostatas akivaizdžiai jų formuluotei priešinga prasme (žr., be kita ko, 2014 m. birželio 19 d. Sprendimo *Karen Millen Fashions*, C-345/13, EU:C:2014:2013, 31 punktą ir 2020 m. lapkričio 25 d. Sprendimo *Istituto nazionale della previdenza sociale (Išmokos šeimai ilgalaikiams gyventojams)*, C-303/19, EU:C:2020:958, 26 punktą), reikia atmesti galimybę buvusio orlaivio naudotojo bankroto administratoriui remtis Direktyvos 2008/101 20 konstatuojamosios dalies ketvirtuoju sakiniu, reikalaujant į likviduojamos bendrovės turtą įtraukti aviacijos apyvartinius taršos leidimus už metus, per kuriuos nebuvo vykdoma aviacijos veikla.
- 56 Reikia pridurti, kad aviacijos apyvartinių taršos leidimų išdavimas buvusio orlaivio naudotojo bankroto administratoriui tais metais, kai nevykdoma Direktyvos 2003/87 I priede nurodyta aviacijos veikla, būtų nesuderinamas ne tik su šios direktyvos 3e straipsnio tekstu, bet ir su ATLPS tikslu ir bendra struktūra.
- 57 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Direktyvoje 2003/87 nustatytos ATLPS galutinis tikslas yra aplinkos apsauga ir ji grindžiama ekonomine logika, pagal kurią visi dalyviai skatinami išmesti mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nei jie turi teisę pagal pirma suteiktus leidimus, kad galėtų juos perleisti kitiems dalyviams, kurių išmetamųjų dujų kiekis viršija jiems suteiktų leidimų skaičių (2020 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *Ingredion Germany*, C-320/19, EU:C:2020:983, 38 ir 39 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija). Dėl Direktyva 2008/101 padarytų pakeitimų šis ATLPS tikslas ir logika buvo išplėsti ir aviacijos sektoriui (šiuo klausimu žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 138–140 punktus).

- 58 Taigi bendra Direktyvos 2003/87 struktūra grindžiama griežta išduotų, turimų, perleistų ir panaikintų apyvartinių taršos leidimų apskaita (2017 m. kovo 8 d. Sprendimo *ArcelorMittal Rodange ir Schifflange*, C-321/15, EU:C:2017:179, 24 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija). Šiuo klausimu šios direktyvos 12 straipsnio 2a dalyje, be kita ko, reikalaujama, kad kiekvienas orlaivio naudotojas kasmet „atsisakytų leidimų, kurių skaičius atitinka bendrą ankstesnių kalendorinių metų emisijų [išmetamųjų teršalų] vykdančią I priede išvardytą rūšių aviacijos veiklą, kurią vykdančias buvo orlaivio naudotojas, kiek“.
- 59 Kaip išvados 95 punkte pažymėjo generalinis advokatas, aviacijos apyvartinių taršos leidimų suteikimas buvusio orlaivio naudotojo bankroto administratoriui tais metais, kuriais jis nebevykdė aviacijos veiklos, nesusijęs nei su šiuo ATLPS tikslu, nei su šia bendra ATLPS struktūra ir tik sukuria pranašumą šio buvusio orlaivio naudotojo kreditoriams, kurio negalima numatyti.
- 60 Galiausiai, kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo klausimas taip pat susijęs su Direktyvos 2003/87 3f straipsniu, reikia pažymėti, kad šio straipsnio 1 dalyje numatyta sudaryti specialų rezervą, iš kurio nemokamai suteikiami leidimai naujai arba papildomai aviacijos veiklai, jeigu tokia veikla nėra veikla, kuria visiškai ar iš dalies tęsiama kito orlaivio naudotojo anksčiau vykdyta veikla.
- 61 Taigi matyti, kad ši nuostata susijusi ne su atveju, kai orlaivio naudotojas nutraukia savo veiklą, o su atveju, kai toks naudotojas vykdo naują arba papildomą aviacijos veiklą. Taigi minėtoje nuostatoje numatytas specialus rezervas negali būti panaudotas nei *Air Berlin*, nei ieškovo pagrindinėje byloje atveju.
- 62 Be to, darant prielaidą, kad *Air Berlin* aviacijos veiklą tęsė kiti naudotojai, iš paties 3f straipsnio 1 dalies teksto matyti, kad tokia nauja ar papildoma veikla, kurią šie naudotojai vykdė tęsdami aviacijos veiklą, kurią anksčiau vykdė *Air Berlin*, nepatenka į šios nuostatos taikymo sritį.
- 63 Darytina išvada, kad Direktyvos 2003/87 3f straipsnis yra nereikšmingas atsakant į pirmąjį ir trečiąjį klausimus.
- 64 Dėl klausimo, ar naudotojai, kurie tam tikrais atvejais tęsė *Air Berlin* veiklą, galėtų, neatsižvelgiant į šios direktyvos 3f straipsnį, remtis teise į iš pradžių *Air Berlin* suteiktų apyvartinių taršos leidimų, vėliau panaikintų dėl jos veiklos nutraukimo, pervedimą į jų orlaivio naudotojo sąskaitą, reikia pažymėti, kad iš jokios nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ar Teisingumo Teismui pateiktose pastabose nurodytos aplinkybės nematyti, kad tokia teise būtų remiamasi pagrindinėje byloje. Todėl tokio perdavimo klausimas negali būti nagrinėjamas pagal šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą.
- 65 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį ir trečiąjį klausimus reikia atsakyti taip: Direktyvos 2003/87 3e straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad orlaivio naudotojui suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius tuo atveju, kai šio naudotojo veikla nagrinėjamo prekybos laikotarpiu nutraukiama, turi būti sumažintas proporcingai šio laikotarpio daliai, per kurią ši veikla nebevykdoma.

Dėl antrojo, ketvirtojo ir penktojo klausimų

- 66 Atsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį ir trečiąjį klausimus, nereikia nagrinėti antrojo, ketvirtojo ir penktojo klausimų.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 67 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB, nustatančios šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų [prekybos] sistemą Bendrijoje ir keičiančios Tarybos direktyvą 96/61/EB, iš dalies pakeistos 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2017/2392, 3e straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad orlaivio naudotojui suteiktų aviacijos apyvartinių taršos leidimų skaičius tuo atveju, kai šio naudotojo veikla nagrinėjamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos laikotarpiu nutraukiama, turi būti sumažintas proporcingai šio laikotarpio daliai, per kurią ši veikla nebevykdoma.

Parašai.