Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

2 päivänä kesäkuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 549/2004 – Asetus (EY) N:o 550/2004 – Ilmaliikennepalvelujen tarjoaja – Ilmatilan sulkemispäätös – Julkisen vallan oikeuksien käyttö – Ilmatilan käyttäjä – Lentoyhtiöt – Oikeussuojakeino ilmatilan sulkemispäätöksen osalta – SEUT 58 artikla – Palvelujen tarjoamisen vapaus liikenteen alalla – Euroopan unionin perusoikeuskirjan 16 ja 47 artikla – Elinkeinovapaus – Tehokas oikeussuoja

Asiassa C-353/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Hainaut'n kauppatuomioistuimen Charleroin jaosto, Belgia) on esittänyt 23.7.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 31.7.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Skeyes

vastaan

Ryanair DAC,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe (esittelevä tuomari) sekä tuomarit N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra ja M. Gavalec,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.10.2021 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Skeyes, edustajinaan N. Becker, R. Thüngen ja K. De Vulder, avocats,

– Ryanair DAC, edustajinaan A. Cassart, A.-V. Rensonnet ja E. Vahida, avocats, S. Rating, abogado ja Rechtsanwalt, sekä I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

– Belgian hallitus, asiamiehinään L. Van den Broeck, C. Pochet, S. Baeyens ja P. Cottin, avustajinaan L. Delmotte ja B. Van Hyfte, advocaten

– Espanjan hallitus, asiamiehenään J. Rodríguez de la Rúa Puig,

– Puolan hallitus, asiamiehinään B. Majczyna, T. Lisiewski ja S. Żyrek,

– Euroopan komissio, asiamiehinään P. Berghe, T. Franchoo, W. Mölls ja B. Sasinowska,

kuultuaan julkisasiamiehen 13.1.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10.3.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 (EUVL 2004, L 96, s. 10), sellaisena kuin se on muutettuna 21.10.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 34) (jäljempänä asetus N:o 550/2004), tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat itsenäinen julkinen yritys Skeyes ja lentoyhtiö Ryanair DAC ja joka koskee Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroin (Hainaut'n kauppatuomioistuimen Charleroin jaosto, Belgia) erittäin kiireellisenä annettua päätöstä, jolla Skeyes velvoitettiin sen henkilöstön työtaistelutoimenpiteiden jälkeen turvaamaan palvelu, jonka tarjoamiseen sillä on yksinoikeus, jotta lentoliikennettä voitiin harjoittaa normaalisti.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 549/2004

3 Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10.3.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) (EUVL 2004, L 96, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1070/2009 (jäljempänä asetus N:o 549/2004), johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Ilmaliikennejärjestelmän asianmukainen toiminta edellyttää yhteistä ja korkeaa lennonvarmistuspalvelujen turvallisuustasoa, joka mahdollistaa Euroopan ilmatilan parhaan mahdollisen käytön sekä ilmaliikenteen yhdenmukaisen ja korkean turvallisuustason lennonvarmistuspalvelujen yleistä etua tarkoittavan tehtävän mukaisesti, julkisen palvelun velvoite mukaan lukien. Turvallisuustasosta olisi siten huolehdittava noudattaen korkeimpia mahdollisia vastuu- ja pätevyysvaatimuksia.”

4 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

”Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen tarkoituksena on parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävää kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen reittiverkko, verkon hallinta ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat pelkästään turvallisuuteen, tehokkuuteen ja teknisiin näkökohtiin kaikkien ilmatilan käyttäjien hyväksi. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaistetut sääntelypuitteet yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi.”

5 Mainitun asetuksen 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, mukaan asetuksessa tarkoitetaan

”4. ’lennonvarmistuspalveluilla’ ilmaliikennepalveluja, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja;

– –

8. ’ilmatilan käyttäjillä’ yleisessä ilmaliikenteessä käytettävien ilma-alusten käyttäjiä;

– –”

Asetus N:o 550/2004

6 Asetuksen N:o 550/2004 johdanto-osan 3-5, 10, 13 ja 22 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(3) [Asetuksessa N:o 549/2004] säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista.

(4) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi olisi hyväksyttävä toimenpiteitä, joilla varmistetaan lennonvarmistuspalvelujen turvallinen ja tehokas tarjoaminen ja jotka ovat yhdenmukaisia sen kanssa, mitä [yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10.3.2004 annetussa asetuksessa (EY) N:o 551/2004 (ilmatila-asetus) (EUVL 2004, L 96, s. 20)] säädetään ilmatilan organisoinnista ja käytöstä. Näiden palvelujen tarjoamisen yhdenmukainen järjestäminen on tärkeää, jotta voidaan vastata asianmukaisesti ilmatilan käyttäjien tarpeisiin ja säännellä ilmaliikennettä turvallisesti ja tehokkaasti.

(5) Tässä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.

– –

(10) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille annettavaa lupaa varten olisi perustettava yhteinen järjestelmä, jonka avulla voidaan määritellä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet sekä tällaisten vaatimusten noudattamisen säännöllinen valvonta, samalla kun taataan palvelujen tarjoamisen jatkuvuus.

– –

(13) Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen sekä ilmailutiedotuspalvelujen tarjoaminen olisi järjestettävä markkinaehtoisesti siten, että samalla otetaan huomioon tällaisten palvelujen erityispiirteet ja säilytetään turvallisuuden korkea taso.

– –

(22) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tarjoavat käyttöön tietyt laitteet ja palvelut, jotka liittyvät suoranaisesti ilma-alusten liikennöintiin, ja niiden olisi voitava periä takaisin nämä kustannukset "käyttäjä maksaa" -periaatteen mukaisesti, toisin sanoen ilmatilan käyttäjien olisi maksettava aiheuttamansa kustannukset käyttöpaikassa tai mahdollisimman lähellä sitä.”

7 Kyseisen asetuksen 1 artiklan, jonka otsikko on ”Tarkoitus ja soveltamisala”, 1 kohta kuuluu seuraavasti:

”Tämä asetus koskee [asetuksen N:o 549/2004] asettamissa rajoissa lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Tämän asetuksen tarkoituksena on asettaa yhteiset vaatimukset lennonvarmistuspalvelujen turvalliselle ja tehokkaalle tarjoamiselle yhteisössä.”

8 Mainitun asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia koskeva lupajärjestelmä”, todetaan seuraavaa:

”1. [Unionin] alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa.

– –

3. Kansallisten valvontaviranomaisten on annettava lupa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, jotka täyttävät 6 artiklassa tarkoitetut yhteiset vaatimukset. Luvat voidaan myöntää joko kutakin [asetuksen N:o 549/2004] 2 artiklassa määriteltyä yksittäistä lennonvarmistuspalvelua tai näiden palvelujen muodostamaa kokonaisuutta varten, myös tilanteessa, jossa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, oikeudellisesta asemastaan riippumatta, käyttää ja pitää yllä omia viestintä-, suunnistus- ja valvontajärjestelmiään. Lupia valvotaan säännöllisesti.

4. Luvissa on täsmennettävä erityisesti turvallisuus huomioon ottaen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet mukaan lukien ilmatilan käyttäjien syrjimätön oikeus käyttää palveluja. Lupiin saa soveltaa ainoastaan liitteessä II säädettyjä ehtoja. Näiden ehtojen on oltava objektiivisesti perusteltuja, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja avoimia.

– –

7. Kansallisten valvontaviranomaisten on seurattava yhteisten vaatimusten sekä lupiin liitettyjen ehtojen noudattamista. Tällaisen seurannan yksityiskohdat sisällytetään kertomuksiin, jotka jäsenvaltiot antavat vuosittain [asetuksen N:o 549/2004] 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Jos kansallinen valvontaviranomainen toteaa, että luvan haltija ei enää täytä näitä vaatimuksia tai ehtoja, sen on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet huolehtien samalla palvelujen jatkuvuudesta sillä edellytyksellä, että turvallisuus ei vaarannu. Näihin toimenpiteisiin voi kuulua luvan peruuttaminen.

– –”

9 Saman asetuksen 8 artikla, jonka otsikko on ”Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeäminen”, kuuluu seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten jäsenvaltioiden on nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, jolla on [unionin] alueella voimassa oleva lupa.

2. Rajat ylittävien palvelujen tarjoamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansallinen lainsäädäntö ei estä tämän artiklan ja 10 artiklan 3 kohdan noudattamista, koska jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmatilassa palveluja tarjoavilta ilmaliikennepalvelujen tarjoajilta vaaditaan seuraavia:

a) niiden on oltava suoraan tai osake-enemmistön kautta kyseisen jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistuksessa;

b) niillä on oltava pääasiallinen toimipaikka tai kotipaikka kyseisen jäsenvaltion alueella; tai

c) niiden on käytettävä ainoastaan kyseisessä jäsenvaltiossa olevia laitteita.

3. Jäsenvaltioiden on määriteltävä nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet. Näihin velvollisuuksiin voi sisältyä ehtoja, jotka koskevat asiaankuuluvien tietojen nopeaa toimittamista kaikkien ilma-alusten toiminnan tunnistamiseksi jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa.

4. Jäsenvaltiot voivat harkintansa mukaan valita ilmaliikennepalvelujen tarjoajan edellyttäen, että se täyttää 6 ja 7 artiklassa tarkoitetut vaatimukset ja ehdot.

5. Jos 9 a artiklan mukaisesti perustetut toiminnalliset ilmatilan lohkot ulottuvat useamman kuin yhden jäsenvaltion vastuulla olevaan ilmatilaan, kyseisten jäsenvaltioiden on yhdessä nimettävä tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti yksi tai useampi ilmaliikennepalvelujen tarjoaja vähintään kuukausi ennen ilmatilan lohkon käyttöönottoa.

6. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille välittömästi tämän artiklan puitteissa tehdyistä päätöksistä, jotka koskevat ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeämistä tiettyjä ilmatilan lohkoja varten niiden vastuulla olevan ilmatilan osalta.”

10 Asetuksen N:o 550/2004 15 artiklan 1 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Maksujärjestelmän on perustuttava lennonvarmistuspalvelujen kustannuksiin, jotka aiheutuvat palvelun tarjoajille näiden toimiessa ilmatilan käyttäjien hyväksi. Nämä kustannukset on järjestelmässä jaettava käyttäjäryhmien kesken.”

Asetus (EY) N:o 1008/2008

11 Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3) 2 artiklan otsikko on ”Määritelmät”. Se kuuluu seuraavasti:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

14) ’liikenneoikeudella’ oikeutta harjoittaa lentoliikennettä kahden [unionissa] sijaitsevan lentoaseman välillä;

– –”

12 Kyseisen asetuksen 15 artiklan 1 kohdassa todetaan seuraavaa:

”[Unionin] lentoliikenteen harjoittajilla on oltava oikeus harjoittaa [unionin] sisäistä lentoliikennettä.”

13 Mainitun asetuksen 19 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

” Liikenneoikeuksien käyttämisessä noudatetaan julkaistuja kansallisia, alueellisia ja paikallisia sekä [unionin] sääntöjä, jotka koskevat turvallisuutta, turvatoimia, ympäristönsuojelua sekä ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista.”

Belgian lainsäädäntö

14 Tiettyjen julkisten liikeyritysten uudistamisesta 21.3.1991 annetun lain (loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques; Moniteur belge 27.3.1991, s. 6155), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä julkisista yrityksistä annettu laki), 1 §:n 1 ja 4 momentissa todetaan seuraavaa:

”1. Yleisen edun mukainen yhteisö, jolla on oltava itsenäinen hallinnollinen asema tietyllä teollisuuden tai kaupan alalla, voi sen jälkeen, kun sen perussääntö on lailla mukautettu vastaamaan tämän luvun säännöksiä, saada tällaisen itsenäisen aseman valtion kanssa tässä laissa säädetyin edellytyksin tehtävällä hallinnointisopimuksella.

– –

4. Itsenäisiksi julkisiksi yrityksiksi katsotaan seuraavat yhteisöt:

– –

4° Skeyes”

15 Julkisista yrityksistä annetun lain 170 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Skeyesin tarkoituksena on

1° vastata lennonvarmistuspalvelujen turvallisuudesta ilma-alueilla, jotka ovat Belgian valtion vastuulla 7.12.1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, joka on hyväksytty 30.4.1947 annetulla lailla, ja erityisesti sen liitteen 2 tai minkä tahansa muun kansainvälisen sopimuksen nojalla;

2° vastata ilma-alusten toiminnan valvonnasta Bruxelles-Nationalin lentoasemalla lähestymis-, laskeutumis- ja lentoonlähtövaiheessa sekä kiitoteillä ja rullausteillä samoin kuin ilma-alusten opastamisesta asematasolla sekä jatkaa lentoliikenteen turvallisuudesta vastaamista alueellisilla yleisillä lentoasemilla ja lentopaikoilla alueiden kanssa 30.11.1989 tehdyn yhteistyösopimuksen mukaisesti;

3° toimittaa ilma-aluksiin, niiden ohjaukseen, toimintaan ja havaittaviin vaikutuksiin liittyviä tietoja poliisille sekä ilmailua ja lentoasemia valvovalle viranomaiselle.

4° tarjota lennonvarmistukseen liittyviä sääpalveluja sekä televiestintäpalveluja tai muita 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin toimintoihin liittyviä palveluja.”

16 Julkisista yrityksistä annetun lain 171 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Edellä 170 §:n 1–3 momentissa tarkoitetut toiminnat ovat julkisen palvelun tehtäviä.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

17 Belgian kuningaskunta on nimennyt Skeyesin asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan mukaisesti ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi kyseisen jäsenvaltion vastuulla olevaa ilmatilaa (jäljempänä Belgian ilmatila) varten. Sen tehtävänä on muun muassa vastata lennonvarmistuspalvelujen turvallisuudesta Belgian ilmatilassa. Skeyesilla on kyseisen tehtävän puitteissa oikeus toteuttaa niin sanottuja zero rate -toimenpiteitä, jotka merkitsevät sitä, että Belgian ilmatilassa tai sen tietyillä sektoreilla ei sallita lentoonlähtöä, laskeutumista tai kauttakulkua.

18 Lennonjohtajien työtaistelutoimenpiteiden seurauksena Skeyesin oli suljettava Belgian ilmatila useita kertoja helmi- ja toukokuun 2019 välisenä ajanjaksona henkilöstön puutteellisen lukumäärän vuoksi.

19 Skeyes päätti sulkea Belgian ilmatilan lennonjohtajien lakon vuoksi, joten Ryanair, joka liikennöi Belgiassa sijaitsevilla lentoasemilla, haki 16.5.2019 ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa tribunal de l’entreprise du Hainaut, division de Charleroissa kiireellistä väliaikaista määräystä Skeyesin määräämiseksi varmistamaan lentoliikenteen normaali toiminta.

20 Kyseinen tuomioistuin hyväksyi Ryanairin vaatimuksen samana päivänä antamallaan määräyksellä, jossa asetettiin 250 000 euron uhkasakko jokaiselta tunnilta, jonka Belgian ilmatila oli suljettuna lennonjohtajien lakon vuoksi. Kyseisen määräyksen vaikutukset koskivat vain ajanjaksoa 16.–24.5.2019.

21 Ryanair vastaanotti mainitun määräyksen 16.5.2019 sen jälkeen, kun Belgian ilmatila oli jälleen avattu. Koska ilmatilaa ei suljettu uudelleen 24.5.2019 mennessä, kyseisen määräyksen oikeusvaikutukset lakkasivat ilman, että uhkasakkoa pantiin täytäntöön.

22 Skeyes teki 16.5.2019 annetusta määräyksestä 21.6.2019 kolmannen osapuolen, jolla on asiassa intressi, ylimääräisen muutoksenhaun ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle. Se väitti ensisijaisesti, että ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella ei ollut toimivaltaa tutkia hakemusta, joka koski sen tehtäviä Belgian ilmatilan valvojana. Ryanairilla ei nimittäin ole subjektiivista oikeutta, jonka nojalla se voisi tehdä tällaisen hakemuksen, koska Belgian ilmatilan

sääntely kuuluu Skeyesin yksinomaiseen toimivaltaan. Se katsoo toissijaisesti, että se ei ole ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toimivallan alainen, koska se on julkisoikeudellinen yhtiö ja kyseinen tuomioistuin on siviilituomioistuin.

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että Ryanairin hakemus perustui subjektiivisiin oikeuksiin kuten sen oikeuteen siihen, että sen taloudellista toimintaa lentoyhtiönä ei rajoiteta suhteettomasti, oikeuteen vaatia vahingonkorvausta Skeyesiltä sekä oikeuteen vaatia, että viimeksi mainittua kielletään uhkasakon uhalla sulkemasta ilmatilaa uudelleen.

24 Kyseinen tuomioistuin pohtii, onko Ryanairin kaltaisilla lentoyhtiöillä oltava asetuksen N:o 550/2004 nojalla tehokkaat oikeussuojakeinot, jotka takaavat niiden oikeuksien suojan Skeyesin laiminlyöntien varalta, huolimatta Skeyesilla olevasta harkintavallasta tehdä päätös Belgian ilmatilan sulkemisesta.

25 Näissä olosuhteissa Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetusta N:o 550/2004 ja erityisesti sen 8 artiklaa tulkittava siten, että siinä annetaan jäsenvaltioille lupa jättää asianomaisen jäsenvaltion tuomioistuinvalvonnan ulkopuolelle palvelujen tarjoamisvelvoitteen laiminlyönnit, joihin ilmaliikennepalvelujen tarjoajan väitetään syyllistyneen, vai onko kyseisen asetuksen säännöksiä tulkittava siten, että niissä velvoitetaan jäsenvaltiot järjestämään tehokas oikeussuojakeino väitettyjä laiminlyöntejä vastaan, kun otetaan huomioon tarjottavien palvelujen luonne?

2) Onko asetusta N:o 550/2004, jonka mukaan ’tässä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä’, tulkittava siten, että sillä suljetaan pois paitsi varsinaiset kilpailusäännöt myös kaikki muut säännöt, joita sovelletaan tavara- ja palvelumarkkinoilla toimiviin julkisiin yrityksiin ja joilla on välillinen vaikutus kilpailuun, kuten säännöt, joilla kielletään elinkeinovapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittaminen?”

Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

26 Belgian hallitus katsoo, että molemmat ennakkoratkaisukysymykset on jätettävä tutkimatta.

27 Sen mukaan ensimmäisen kysymyksen osalta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on tyytynyt toistamaan Skeyesin kannan. Se on jättänyt täsmentämättä asian kannalta merkitykselliset kansalliset oikeussäännöt ja selittämättä, kuinka kyseinen kysymys on hyödyllinen asian ratkaisemisessa. Toinen kysymys on puolestaan muotoiltu liian yleisin sanamuodoin, jotta asianosaiset ja muut osapuolet voisivat esittää kirjallisia huomautuksia, eikä se noudata muun muassa unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artiklan vaatimuksia.

28 Tältä osin on palautettava mieleen, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämillä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi

kieltäytyä vastaamasta SEUT 267 artiklassa tarkoitetun kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen ainoastaan, jos muun muassa työjärjestyksen 94 artiklassa mainittuja ennakkoratkaisupyynnön sisältöä koskevia vaatimuksia ei ole noudatettu tai jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä unionin oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden arvioimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen (tuomio 25.3.2021, Obala i lučice, C-307/19, EU:C:2021:236, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

29 Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnössään esittämistä selvityksistä ja erityisesti siviilituomioistuinten toimivaltaan liittyvän kansallisen oikeuskäytännön kuvauksesta käy yksiselitteisesti ilmi, että se arvioi, että esitettyihin kysymyksiin annettava vastaus on tarpeen, jotta se voi ratkaista käsiteltäväkseen saatetun asian. Erityisesti on niin, että kyseisten kysymysten avulla se voi yhtäältä lausua siitä, onko se toimivaltainen Skeyesille asetuksen N:o 550/2004 nojalla kuuluvien tehtävien osalta, ja toisaalta määrittää, voiko lentoyhtiö vedota elinkeinovapauteen tai palvelujen tarjoamisen vapauteen riitauttaakseen päätöksen, jonka Skeyes on tehnyt julkiseen palveluun liittyvien oikeuksiensa nojalla.

30 Edellä esitetystä seuraa, että ennakkoratkaisukysymykset voidaan ottaa tutkittaviksi.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Alustavat huomautukset

31 On todettava, että ennakkoratkaisukysymyksissä tarkoitettu asetus N:o 550/2004 liittyy kyseisen asetuksen johdanto-osan 3 ja 4 perustelukappaleen sekä 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti asetuksen N:o 549/2004, jossa säädetään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista, säännöksiin.

32 Asetuksen N:o 549/2004 1 artiklan 1 kohdan mukaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tarkoituksena on parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävää kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Kyseiset käyttäjät määritellään kyseisen asetuksen 2 artiklan 8 alakohdassa yleisessä ilmaliikenteessä käytettävien ilma-alusten käyttäjiksi.

33 Edeltävässä kohdassa mainituista säännöksistä seuraa, että lentoyhtiöt ovat ilmatilan käyttäjiä, koska ne ovat ilma-alusten käyttäjiä.

34 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin on vastattava kyseisten toteamusten valossa.

Ensimmäinen kysymys

35 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään pääasiallisesti sitä, onko asetuksen N:o 550/2004 8 artiklaa tulkittava siten, että siinä annetaan lentoyhtiöiden kaltaisille ilmatilan käyttäjille oikeus

tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin kansallisissa tuomioistuimissa ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa vastaan, jotta palvelujen tarjoamista koskevan velvoitteen, joka viimeksi mainitulla on sen käyttäessä julkiseen palveluun liittyviä oikeuksia, väitetyt laiminlyönnit voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

36 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on todettava, että asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa, ja niiden on tätä varten nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, jolla on unionin alueella voimassa oleva lupa. Kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa täsmennetään nimenomaisesti, että jäsenvaltiot määrittelevät nimettyjen palvelujen tarjoajien oikeudet mutta myös velvollisuudet.

37 Kyseisessä asetuksessa ei myöskään ole erityisiä säännöksiä, joiden tarkoituksena olisi antaa ilmatilan käyttäjille oikeus oikeussuojakeinoon tuomioistuimessa mainitun palvelujen tarjoajan päätöksien osalta.

38 Näin ollen sen ratkaisemiseksi, onko kyseisillä käyttäjillä tällainen oikeussuojakeino huolimatta siitä, että asetuksen N:o 550/2004 8 artiklassa ei ole tätä koskevaa mainintaa, on otettava huomioon paitsi kyseisen säännöksen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa se on.

39 On nimittäin niin, että sekä asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan asiayhteydestä että kyseisellä asetuksella tavoitellusta päämäärästä käy ilmi, että lentoyhtiöiden kaltaisilla ilmatilan käyttäjillä on tiettyjä oikeuksia, joihin kyseisen ilmatilan sulkeminen voi vaikuttaa.

40 Aluksi asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan asiayhteydestä on ensiksi huomautettava, että kyseisen asetuksen 7 artiklan 3 kohdassa todetaan, että kansalliset valvontaviranomaiset voivat myöntää lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille luvat, joita palvelujen tarjoaminen edellyttää, joko kutakin asetuksen N:o 549/2004 2 artiklassa määriteltyä yksittäistä palvelua tai näiden palvelujen muodostamaa kokonaisuutta varten.

41 Asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 4 alakohdan mukaisesti kyseisiin palveluihin sisältyvät ilmaliikennepalvelujen lisäksi viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelut, lennonvarmistukseen tarkoitetut sääpalvelut sekä ilmailutiedotuspalvelut. Asetuksen N:o 549/2004 johdanto-osan kolmannesta perustelukappaleesta käy lisäksi ilmi, että kyseiset palvelut kuuluvat yleistä etua tarkoittavaan tehtävään, johon sisältyy julkisen palvelun velvoite.

42 Toiseksi asetuksen N:o 550/2004 7 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että ilmatilan käyttäjillä on syrjimätön oikeus käyttää mainittuja palveluja. Lisäksi juuri kyseisten käyttäjien on kyseisen asetuksen 15 artiklan, luettuna sen johdanto-osan 22 perustelukappaleen valossa, nojalla vastattava niille tarjottujen lennonvarmistuspalveluiden kuluista tai suoranaisesti ilma-alusten liikennöintiin liittyvistä kuluista.

43 Näin ollen asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan asiayhteydestä seuraa, että kyseisen säännöksen perusteella nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan velvollisuudet ovat myös palveluita, jotka voivat olla tarpeellisia ilmatilan käyttäjien taloudelliselle toiminnalle.

44 Toiseksi asetuksella N:o 550/2004 tavoiteltujen päämäärien osalta on niin, että kyseisen asetuksen johdanto-osan kymmenennestä perustelukappaleesta sekä 1 artiklan 1 kohdasta ja 7 artiklan 1 ja 7 kohdasta käy ilmi, että sillä pyritään takaamaan kaikkien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen jatkuvuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.

45 Tästä seuraa, että kun otetaan huomioon asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan asiayhteys ja kyseisellä asetuksella tavoiteltu päämäärä, mainitun asetuksen 8 artiklassa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 4 alakohdan kanssa, tarkoitetut velvollisuudet ovat ilmatilan käyttäjien intressissä tarjottuja palveluita, ja ne voivat näin ollen antaa niille oikeuksia, joihin ilmatilan sulkeminen voi vaikuttaa.

46 Kuitenkin on niin, että vaikka lentoyhtiöiden kaltaisilla ilmatilan käyttäjillä on oikeuksia, jotka on annettu sovellettavassa unionin johdetussa oikeudessa, niihin sovelletaan myös turvallisuuteen liittyviä unionin oikeuden sääntöjä, kuten yhtäältä asetuksen N:o 549/2004 johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa ja toisaalta asetuksen N:o 1008/2008 19 artiklan 1 kohdassa todetaan. Kuten julkisasiamies korostaa ratkaisuehdotuksensa 43 kohdassa, lentoturvallisuuden tavoite on asetusten N:o 549/2004 ja N:o 550/2004 ytimessä. Tämä tavoite liittyy asiayhteyteen, jossa ilmaliikennepalvelujen tarjoaja tekee päätöksen ilmatilan sulkemisesta.

47 Näillä käyttäjillä on lisäksi myös unionin primaarioikeudessa vahvistetut oikeudet ja vapaudet, erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 16 artiklassa tunnustettu elinkeinovapaus, kuten myös julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 38 kohdassa.

48 Perusoikeuskirjan 16 artiklan sanamuodon mukaan elinkeinovapaus nimittäin tunnustetaan unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Kyseisellä artiklalla annettu suoja käsittää vapauden harjoittaa taloudellista tai kaupallista toimintaa, sopimusvapauden ja vapaan kilpailun (ks. vastaavasti tuomio 22.1.2013, Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, 41 ja 42 kohta, ja tuomio 15.4.2021, Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche (Anie) ym., C-798/18 ja C-799/18, EU:C:2021:280, 55 ja 56 kohta).

49 Tästä seuraa, että Ryanairin kaltaisella ilmatilan käyttäjällä on tiettyjä oikeuksia asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan, luettuna yhdessä asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 4 alakohdan kanssa, nojalla, ja on katsottava, että ilmaliikennepalvelujen tarjoajan tekemä ilmatilan sulkemispäätös voi mahdollisesti loukata kyseisiä oikeuksia.

50 Perusoikeuskirjan 47 artiklan ensimmäisessä kohdassa todetaan unionin oikeudessa taatuista oikeuksista ja vapauksista, että jokaisella, jonka unionin oikeudessa taattuja oikeuksia ja vapauksia on loukattu, on oltava kyseisessä artiklassa määrätyin edellytyksin käytettävissään tehokkaat oikeussuojakeinot.

51 Kyseistä oikeutta vastaa jäsenvaltioille SEU 19 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa asetettu velvollisuus säätää tarvittavista oikeussuojakeinoista tehokkaan oikeussuojan takaamiseksi unionin oikeuteen kuuluvilla aloilla (tuomio 16.5.2017, Berlioz Investment Fund, C-682/15, EU:C:2017:373, 44 kohta ja tuomio 6.10.2020, Luxemburgin valtio (muutoksenhakuoikeus verotietopyyntöön), C-245/19 ja C-246/19, EU:C:2020:795, 47 kohta).

52 Jos kyseessä olevasta alasta ei ole unionin sääntöjä, kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeusjärjestyksessä on kuitenkin menettelyllisen itsemääräämisoikeuden periaatteen nojalla annettava kyseisiä oikeussuojakeinoja koskevat menettelysäännöt, kunhan nämä menettelysäännöt eivät ole unionin oikeuden piiriin kuuluvien tilanteiden osalta epäedullisempia kuin samankaltaisia kansallisen oikeuden piiriin kuuluvia tilanteita koskevat säännöt (vastaavuusperiaate), eivätkä ne ole sellaisia, että unionin oikeudessa annettujen oikeuksien käyttäminen on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa (tehokkuusperiaate) (ks. vastaavasti tuomio 21.12.2021, Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, 58 kohta).

53 Koska pääasiassa kyseessä oleva menettely liittyy erittäin kiireellisenä esitettyyn hakemukseen, on lisäksi palautettava mieleen, että unionin oikeuden soveltamisalaan kuuluvaa oikeudenkäyntiasiaa käsittelevän kansallisen tuomioistuimen on voitava määrätä turvaamistoimista sellaisen myöhemmän tuomioistuinratkaisun täyden tehokkuuden turvaamiseksi, joka koskee unionin oikeuteen perustuvien oikeuksien olemassaoloa (tuomio 13.3.2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, 67 kohta ja tuomio 14.5.2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU ja C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, 297 kohta).

54 Koska käsiteltävänä olevassa asiassa on kyse ainoastaan tehokkuusperiaatteesta, on huomautettava, että unionin oikeudesta ei seuraa jäsenvaltiolle velvoitetta ottaa käyttöön muita kuin kansallisessa oikeudessa säädettyjä oikeussuojakeinoja, paitsi jos kyseessä olevan kansallisen oikeusjärjestyksen rakenteesta ilmenee, ettei ole olemassa mitään sellaista tuomioistuimessa käytettävää oikeussuojakeinoa, jolla voitaisiin vaikka vain liitännäisestikin varmistaa yksityisillä unionin oikeuden perusteella olevien oikeuksien kunnioittaminen, tai jos yksityisten ainoana keinona saada asiansa käsitellyksi tuomioistuimessa olisi se, että ne joutuvat rikkomaan lakia (tuomio 21.12.2021, Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, 62 kohta).

55 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi pääasian osalta, että siviilituomioistuinten ja Conseil d'État'n (ylin hallintotuomioistuin, Belgia) toimivalta on dualistista. Tältä osin kyseessä oleva jäsenvaltio voi unionin oikeuden nojalla valita, antaako se oikeusriidan ratkaisemista koskevan toimivallan hallintotuomioistuimelle vai siviilituomioistuimille tai näille kummallekin sen määrittämien toimivallan jakoa koskevien sääntöjen mukaisesti, kunhan kyseiset säännöt eivätkä ne ole sellaisia, että unionin oikeudessa annettujen oikeuksien käyttäminen on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa.

56 Sitä vastoin on niin, että vaikka tuomioistuinvalvonnan laajuuden määrityksessä voidaan ottaa huomioon hallintoviranomaisella tai Skeyesin kaltaisella itsenäisellä julkisella yrityksellä oleva harkintavalta, joka sillä on sen käyttäessä julkisen vallan oikeuksia (ks. vastaavasti tuomio 2.9.2021, Association of Independent Meat Suppliers ja Cleveland Meat Company, C-579/19, EU:C:2021:665, 78 ja 79 kohta), sen perusteella ei voida evätä toimivaltaa siltä tuomioistuimelta, joka voi turvata unionin oikeudessa annettujen oikeuksien käyttämisen ja tehokkaan oikeussuojakeinon.

57 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 550/2004 8 artiklaa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 4 alakohdan kanssa ja perusoikeuskirjan 47 artiklan valossa, on tulkittava siten, että siinä annetaan lentoyhtiöiden kaltaisille ilmatilan käyttäjille oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin kansallisissa tuomioistuimissa ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa vastaan, jotta viimeksi mainitulla olevan palvelujen tarjoamista koskevan velvoitteen väitetyt laiminlyönnit voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

Toinen kysymys

58 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään pääasiallisesti sitä, onko asetusta N:o 550/2004, luettuna sen johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sekä SEUT 58 artiklan 1 kohdan ja perusoikeuskirjan 16 artiklan valossa, tulkittava siten, että kyseisessä asetuksessa säädettyjen kaltaisiin julkisen vallan oikeuksien käyttöön liittyviin lennonvarmistuspalvelujen suorituksiin ei sen nojalla sovelleta EUT-sopimuksen kilpailusääntöjä eikä myöskään sääntöjä, jotka koskevat ilmatilan käyttäjien oikeuksia ja vapauksia, kuten palvelujen tarjoamisen vapautta ja elinkeinovapautta.

59 Asetuksen N:o 550/2004 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sanamuodon mukaan kyseisessä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.

60 Tältä osin on aluksi palautettava mieleen, että unionin säädöksen johdanto-osassa voidaan täsmentää säädöksen säännösten sisältöä mutta sillä ei ole sitovaa oikeudellista arvoa. Siihen ei näin ollen voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi eikä näiden säännösten tulkitsemiseksi tavalla, joka on selvästi niiden sanamuodon vastainen (tuomio 19.12.2019, Puppinck ym. v. komissio, C-418/18 P, EU:C:2019:1113, 75 ja 76 kohta).

61 Asetuksen N:o 550/2004 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sisältöä ei ole konkretisoitu missään kyseisen asetuksen säännöksessä.

62 Seuraavaksi on niin, että vaikka kyseinen perustelukappale heijastelee pääasiallisesti unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka mukaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä, kun se liittyy julkisen vallan oikeuksien käyttöön (ks. vastaavasti tuomio 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, 30 kohta ja tuomio 26.3.2009, SELEX Sistemi Integrati v. komissio, C-113/07 P, EU:C:2009:191, 71 kohta), kyseisen asetuksen johdanto-osan 13 perustelukappaleesta käy sitä vastoin ilmi, että viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen sekä ilmailutiedotuspalvelujen tarjoaminen olisi järjestettävä markkinaehtoisesti.

63 Lopuksi on niin, että vaikka lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy julkisen vallan oikeuksien käyttöön, minkä vuoksi jäsenvaltiot voivat nimetä ilmaliikennepalvelujen tarjoajan asetuksen N:o 550/2004 8 artiklan perusteella kilpailusääntöjä noudattamatta, tämä ei merkitse sitä, että ilmatilan käyttäjiltä evättäisiin samassa yhteydessä unionin oikeudessa tunnustetut oikeudet ja vapaudet, kuten SEUT 58 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu palvelujen vapaa liikkuvuus liikenteen alalla.

64 Kuten edellä 47 ja 48 kohdassa todetaan, lentoyhtiöillä on lisäksi perusoikeuskirjan 16 artiklassa vahvistettu ja unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti tunnustettu elinkeinovapaus.

65 On kuitenkin palautettava mieleen, että elinkeinovapaus ei ole ehdoton oikeus. Siihen voidaan puuttua monin tavoin julkisen vallan toimilla, joilla voidaan yleisen edun nimissä rajoittaa taloudellisen toiminnan harjoittamista (ks. vastaavasti tuomio 22.1.2013, Sky Österreich,

C-283/11, EU:C:2013:28, 45 ja 46 kohta, tuomio 16.7.2020, Adusbef ym., C-686/18, EU:C:2020:567, 83 kohta ja tuomio 24.9.2020, YS (Ylemmän henkilöstön ammatilliset lisäeläkkeet), C-223/19, EU:C:2020:753, 88 kohta).

66 Lisäksi perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan on niin, että perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien ja vapauksien, kuten elinkeinovapauden, käyttämistä voidaan rajoittaa ainoastaan lailla sekä kyseisten oikeuksien ja vapauksien keskeistä sisältöä kunnioittaen ja että suhteellisuusperiaatteen mukaisesti rajoituksia voidaan säätää ainoastaan, jos ne ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia (tuomio 16.7.2020, Adusbef ym., C-686/18, EU:C:2020:567, 86 kohta ja tuomio 24.9.2020, YS (Ylemmän henkilöstön ammatilliset lisäeläkkeet), C-223/19, EU:C:2020:753, 88 kohta).

67 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarvittaessa tutkittava, täyttyvätkö kyseiset edellytykset. Tältä osin voidaan kuitenkin palauttaa mieleen, että lentoyhtiöiden kaltaisten ilmatilan käyttäjien lentoliikenteen harjoittamista unionissa koskevan oikeuden käyttämisessä on noudatettava turvallisuusvaatimuksia, kuten käy ilmi myös edellä 46 kohdasta. Unionin tuomioistuimella on lisäksi ollut jo tilaisuus todeta, että yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luomista ja ylläpitämistä Euroopassa koskeva tavoite on yleisen edun mukainen tavoite (ks. vastaavasti tuomio 5.7.2017, Fries, C-190/16, EU:C:2017:513, 43 kohta).

68 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että asetusta N:o 550/2004, luettuna sen johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sekä SEUT 58 artiklan 1 kohdan ja perusoikeuskirjan 16 artiklan valossa, on tulkittava siten, että kyseisessä asetuksessa säädettyjen kaltaisiin julkisen vallan oikeuksien käyttöön liittyviin lennonvarmistuspalvelujen suorituksiin ei sen nojalla sovelleta EUT-sopimuksen kilpailusääntöjä, mutta siinä ei estetä soveltamasta EUT-sopimuksen ja perusoikeuskirjan sääntöjä, jotka koskevat ilmatilan käyttäjien oikeuksia ja vapauksia, kuten palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla ja elinkeinovapauteen liittyviä oikeuksia ja vapauksia.

Oikeudenkäyntikulut

69 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10.3.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004, sellaisena kuin se on muutettuna 21.10.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009, 8 artiklaa, luettuna yhdessä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10.3.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1070/2009, 2 artiklan 4 kohdan kanssa ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklan valossa, on tulkittava siten, että siinä annetaan lentoyhtiöiden kaltaisille ilmatilan käyttäjille oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin

kansallisissa tuomioistuimissa ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa vastaan, jotta viimeksi mainitulla olevan palvelujen tarjoamista koskevan velvoitteen väitetyt laiminlyönnit voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

2) **Asetusta N:o 550/2004, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1070/2009, luettuna sen johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sekä SEUT 58 artiklan 16 kohdan ja perusoikeuskirjan 16 artiklan valossa, on tulkittava siten, että kyseisessä asetuksessa säädettyjen kaltaisiin julkisen vallan oikeuksien käyttöön liittyviin lennonvarmistuspalvelujen suorituksiin ei sen nojalla sovelleta EUT-sopimuksen kilpailusääntöjä, mutta siinä ei estetä soveltamasta EUT-sopimuksen ja perusoikeuskirjan sääntöjä, jotka koskevat ilmatilan käyttäjien oikeuksia ja vapauksia, kuten palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla ja elinkeinovapauteen liittyviä oikeuksia ja vapauksia.**

Allekirjoitukset