Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 2 czerwca 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 – Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 – Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego – Decyzja o zamknięciu przestrzeni powietrznej – Wykonywanie prerogatyw władzy publicznej – Użytkownik przestrzeni powietrznej – Przewoźnicy lotniczy – Prawo do wniesienia skargi na decyzję o zamknięciu przestrzeni powietrznej – Artykuł 58 TFUE – Swoboda przepływu usług w dziedzinie transportu – Artykuły 16 i 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej – Wolność prowadzenia działalności gospodarczej – Prawo do skutecznego środka prawnego

W sprawie C-353/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (sąd gospodarczy dla Hainaut, wydział w Charleroi, Belgia) postanowieniem z dnia 23 lipca 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 31 lipca 2020 r., w postępowaniu:

Skeyes

przeciwko

Ryanair DAC,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe (sprawozdawczyni), prezes izby, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: M. Ferreira, główna administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 20 października 2021 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Skeyes – N. Becker, R. Thüngen i K. De Vulder, avocats,

* Język postępowania: francuski.

– w imieniu Ryanair DAC – A. Cassart, A.-V. Rensonnet, E. Vahida, avocats, S. Rating, abogado i Rechtsanwalt, i I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros,

– w imieniu rządu belgijskiego – L. Van den Broeck, C. Pochet, S. Baeyens i P. Cottin, w charakterze pełnomocników, których wspierali L. Delmotte i B. Van Hyfte, advocaten,

– w imieniu rządu hiszpańskiego – J. Rodríguez de la Rúa Puig, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, T. Lisiewski i S. Żyrek, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – P. Berghe, T. Franchoo, W. Mölls, i B. Sasinowska, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 stycznia 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. 2004, L 96, s. 10; sprostowanie: Dz.U. 2007, L 174, s. 27), zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. 2009, L 300, s. 34) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 550/2004”).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy samodzielnym przedsiębiorstwem publicznym Skeyes a przewoźnikiem lotniczym Ryanair DAC w przedmiocie podjętej w trybie pilnym przez Tribunal de l’entreprise du Hainaut, division de Charleroi (sąd gospodarczy dla Hainaut, wydział w Charleroi, Belgia) decyzji nakazującej Skeyes, w następstwie sporu zbiorowego, w którym uczestniczył personel tego przedsiębiorstwa, zapewnienie służby żeglugi powietrznej, na którą ma ono wyłączność, tak aby umożliwić normalne funkcjonowanie ruchu lotniczego.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 549/2004

3 Zgodnie z motywem 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenia ramowego) (Dz.U. 2004, L 96, s. 1; sprostowanie: Dz.U. 2007, L 174, s. 26), zmienionego rozporządzeniem nr 1070/2009 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 549/2004”):

„Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej umożliwiającego optymalne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa podróży lotniczych, zachowując obowiązek dbania o ogólny interes służb żeglugi powietrznej, włącznie z obowiązkami służb publicznych. Dlatego też działania te powinny być realizowane z zachowaniem najwyższych standardów odpowiedzialności i kompetencji”.

4 Artykuł 1 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje:

„Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg [tras] oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i kwestie techniczne, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Aby osiągnąć ten cel, w niniejszym rozporządzeniu ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej”.

5 Zgodnie z art. 2 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowanym „Definicje”, stosuje się następujące definicje:

„4) »służby żeglugi powietrznej« oznaczają służby ruchu lotniczego, służby łączności, nawigacji i dozorowania, służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej;

[…]

8) »użytkownicy przestrzeni powietrznej« oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;

[…]”.

Rozporządzenie nr 550/2004

6 Zgodnie z motywami 3–5, 10, 13 i 22 rozporządzenia nr 550/2004:

„3) Rozporządzenie […] nr 549/2004 […] ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

4) W celu utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinny zostać wdrożone środki zapewniające bezpieczne i efektywne zapewnianie służby żeglugi powietrznej, zgodne z organizacją i przepisami [dotyczącymi] wykorzystania przestrzeni powietrznej ustalonymi w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeni[u] w sprawie przestrzeni powietrznej) [(Dz.U. 2004, L 96, s. 20)]. Utworzenie ujednoliconej organizacji [ujednoliconych ram] zapewniania tych służb jest ważne dla właściwego reagowania na potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej oraz dla bezpiecznego i efektywnego regulowania ruchu lotniczego.

5) Zapewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego [niemających] natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencyjności traktatu [zasad konkurencji przewidzianych w traktacie].

[…]

10) Przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości zapewniania służb powinien zostać utworzony wspólny system certyfikowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ustanawiający środki dla określania praw i obowiązków instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz dla regularnego monitorowania wypełniania przez nich [przez nie] powyższych wymagań.

[…]

13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb informacji lotniczej powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

[…]

22) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oferują wyposażenie i usługi bezpośrednio związane z operacjami statków powietrznych, których koszty powinny być w stanie odzyskać zgodnie z zasadą »użytkownik płaci«, co oznacza, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty, które generują, w całości lub z największym możliwym przybliżeniem”.

7 Artykuł 1 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres i cel”, stanowi w ust. 1:

„W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym [rozporządzeniem nr 549/2004] niniejsze rozporządzenie dotyczy zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania służby żeglugi powietrznej we Wspólnocie”.

8 Artykuł 7 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej”, stanowi:

„1. Zapewnienie służby żeglugi powietrznej w obszarze [Unii] podlega certyfikacji państw członkowskich.

[…]

3. Państwowe władze nadzorujące będą wydawać certyfikaty instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, gdy spełniają one wspólne wymogi określone w art. 6. Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby żeglugi powietrznej, jak określono w art. 2 rozporządzenia ramowego [rozporządzenia nr 549/2004], lub dla zespołu służb, między innymi kiedy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, niezależnie od jej statusu prawnego, obsługuje i utrzymuje własne systemy łączności, nawigacji i dozorowania. [Certyfikaty podlegają regularnej kontroli.]

4. Certyfikaty definiują prawa i obowiązki dostawców służby żeglugi powietrznej, obejmujące równy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II. Warunki te zostaną w sposób obiektywny przedstawione, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.

[…]

7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym sprawozdaniu sporządzanym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego [rozporządzenia nr 549/2004]. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.

[…]”.

9 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego”, przewiduje:

„1. Państwa członkowskie zagwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczą instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze [Unii].

2. W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają zgodności z niniejszym artykułem i artykułem 10 ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego:

a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe tego państwa członkowskiego lub jego obywateli;

b) posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego państwa członkowskiego; lub

c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie członkowskim.

3. Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.

4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucję zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii”.

10 Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004:

„System opłat będzie opierał się na rozliczeniu kosztów służby żeglugi powietrznej poniesionych przez instytucje zapewniające służby na korzyść użytkowników przestrzeni powietrznej. System będzie dzielił te koszty pomiędzy poszczególne kategorie użytkowników”.

Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008

11 Artykuł 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. 2008, L 293, s. 3) jest zatytułowany „Definicje”. Stanowi on:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

14) »prawo przewozowe« oznacza prawo do wykonywania przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi [Unii];

[…]”.

12 Artykuł 15 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje:

„[Unijni] przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania [wewnątrzunijnych] przewozów lotniczych”.

13 Artykuł 19 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„Wykonywanie praw przewozowych podlega opublikowanym zasadom operacyjnym: [unijnym], krajowym, regionalnym i lokalnym, odnoszącym się do bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i przydziału czasu operacji”.

Prawo belgijskie

14 Artykuł 1 §§ 1 i 4 loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques (ustawy z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie reformy niektórych przedsiębiorstw publicznych) (*Moniteur belge* z dnia 27 marca 1991 r., s. 6155), w brzmieniu mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (zwanej dalej „ustawą o przedsiębiorstwach publicznych”), przewiduje:

„1. Każda wykonująca usługę publiczną osoba prawna prawa publicznego, która powinna dysponować samodzielnością w zakresie zarządzania w danym sektorze przemysłowym lub handlowym, może, po dostosowaniu w drodze ustawy jej statutu założycielskiego do przepisów niniejszego tytułu, uzyskać taką samodzielność poprzez zawarcie z państwem umowy o zarządzanie, na warunkach określonych w niniejszej ustawie.

[…]

4. Podmiotami uznanymi za samodzielne przedsiębiorstwa publiczne są:

[…]

4° Skeyes”.

15 Artykuł 170 ustawy o przedsiębiorstwach publicznych stanowi:

„Przedmiotem działalności Skeyes jest:

1° zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej, za którą państwo belgijskie jest odpowiedzialne na mocy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r., w szczególności załącznika 2 do tej konwencji, zatwierdzonej przez loi du 30 avril 1947 [(ustawę z dnia 30 kwietnia 1947 r.)], albo na mocy jakiejkolwiek innej umowy międzynarodowej;

2° zapewnienie w porcie lotniczym Bruxelles-National kontroli ruchu statków powietrznych podchodzących do lądowania, lądujących, startujących oraz znajdujących się na pasach startowych i na drogach kołowania, jak również kierowanie ruchem statków powietrznych na płycie postojowej, a ponadto dalsze zapewnianie bezpieczeństwa ruchu lotniczego w publicznych regionalnych portach lotniczych i na publicznych regionalnych lądowiskach zgodnie z umową o współpracy zawartą z Regionami w dniu 30 listopada 1989 r.;

3° dostarczanie służbom Policji oraz służbom inspekcji lotniczej i lotniskowej informacji dotyczących statków powietrznych, ich pilotowania, ich ruchów i możliwych do zaobserwowania skutków tych ruchów;

4° dostarczanie informacji meteorologicznych do celów żeglugi powietrznej oraz świadczenie usług telekomunikacyjnych lub innych usług związanych z działalnością wskazaną w pkt 1 lub 2".

16 Artykuł 171 ustawy o przedsiębiorstwach publicznych przewiduje:

„Działalność, o której mowa w art. 170 pkt 1–3, należy do zadań z zakresu usług publicznych".

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

17 Skeyes zostało wyznaczone przez Królestwo Belgii, zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, jako instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego (zwanej dalej „belgijską przestrzenią powietrzną"). Zadaniem tej instytucji jest w szczególności zagwarantowanie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w belgijskiej przestrzeni powietrznej. W tym kontekście Skeyes jest uprawnione do podjęcia środków określanych jako „zero rate", które oznaczają, że w belgijskiej przestrzeni powietrznej lub w niektórych jej sektorach nie są dozwolone starty, lądowania ani przeloty.

18 W następstwie sporów zbiorowych, w których brali udział kontrolerzy ruchu lotniczego, Skeyes w okresie od lutego do maja 2019 r. było zmuszone kilkakrotnie zamykać belgijską przestrzeń powietrzną z powodu niewystarczającej liczby pracowników.

19 W dniu 16 maja 2019 r., po podjęciu przez Skeyes decyzji o zamknięciu belgijskiej przestrzeni powietrznej z powodu strajku kontrolerów ruchu lotniczego, spółka Ryanair, która prowadzi działalność z portów lotniczych położonych w Belgii, wniosła do Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (sądu gospodarczego dla Hainaut, wydziału w Charleroi), będącego sądem odsyłającym, w trybie pilnym wniosek o nakazanie Skeyes, aby zapewniło normalne funkcjonowanie ruchu lotniczego.

20 Sąd ten uwzględnił wniosek Ryanaira postanowieniem wydanym tego samego dnia, któremu towarzyszyła okresowa kara pieniężna w wysokości 250 000 EUR za każdą godzinę zamknięcia belgijskiej przestrzeni powietrznej ze względu na strajk kontrolerów ruchu lotniczego. Skutki tego postanowienia ograniczono do okresu od dnia 16 maja do dnia 24 maja 2019 r.

21 Ryanair otrzymał wspomniane postanowienie w dniu 16 maja 2019 r., po ponownym otwarciu belgijskiej przestrzeni powietrznej. Ponieważ do dnia 24 maja 2019 r. nie nastąpiło ponowne zamknięcie, postanowienie to przestało wywierać skutki prawne, a okresowa kara pieniężna nie została nałożona.

22 W dniu 21 czerwca 2019 r. Skeyes wniosło do sądu odsyłającego sprzeciw osoby trzeciej wobec postanowienia z dnia 16 maja 2019 r. Skeyes podniosło tytułem głównym, że sąd odsyłający nie jest właściwy do rozpoznania wniosku dotyczącego pełnionej przez Skeyes funkcji kontrolera belgijskiej przestrzeni powietrznej. Ryanairowi nie przysługuje bowiem żadne prawo podmiotowe umożliwiające mu złożenie takiego wniosku, ponieważ regulacja belgijskiej przestrzeni powietrznej należy do wyłącznych uprawnień Skeyes. Posiłkowo Skeyes uważa, że jako spółka prawa publicznego nie może podlegać jurysdykcji sądu odsyłającego, który jest sądem cywilnym.

23 Sąd odsyłający uważa, że skarga spółki Ryanair opierała się na istnieniu praw podmiotowych, takich jak prawo do niezakłócanego –w nieproporcjonalny sposób – wykonywania działalności gospodarczej w charakterze przewoźnika lotniczego, prawo do wniesienia powództwa o odszkodowanie przeciwko Skeyes, jak również prawo do żądania zakazania Skeyes, pod groźbą okresowej kary pieniężnej, ponownego zamknięcia przestrzeni powietrznej.

24 Sąd ten zastanawia się, czy pomimo przysługujących Skeyes uprawnień dyskrecjonalnych do decydowania o konieczności zamknięcia belgijskiej przestrzeni powietrznej przewoźnicy lotniczy tacy jak Ryanair powinni dysponować, na podstawie rozporządzenia nr 550/2004, skutecznym środkiem prawnym umożliwiającym im zagwarantowanie ochrony swych praw w przypadku naruszeń ze strony Skeyes.

25 W tych okolicznościach Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (sąd gospodarczy dla Hainaut, wydział w Charleroi) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy rozporządzenie nr 550/2004, a w szczególności jego art. 8, należy interpretować w ten sposób, że pozwala ono państwom członkowskim na wyłączenie spod kontroli sądów tego państwa członkowskiego podnoszonych naruszeń obowiązku zapewnienia służb ruchu lotniczego przez instytucję zapewniającą te służby, czy też przepisy [rozporządzenia nr 550/2004] należy interpretować w ten sposób, że zobowiązują one państwa członkowskie do zapewnienia skutecznego środka prawnego w przypadku podnoszonych naruszeń, z uwzględnieniem charakteru zapewnianych służb?

2) Czy rozporządzenie nr 550/2004 – w zakresie, w jakim stanowi ono, że »[z]apewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemając[ych] natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurenc[ji] [przewidzianych w] trakta[cie]« – należy interpretować w ten sposób, że wyklucza ono nie tylko stosowanie samych reguł konkurencji, lecz również wszelkich innych przepisów mających zastosowanie do przedsiębiorstw publicznych działających na rynku towarów i usług, które mają pośredni wpływ na konkurencję, takich jak te zakazujące ograniczania swobody prowadzenia działalności gospodarczej i świadczenia usług?".

W przedmiocie dopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

26 Rząd belgijski uważa, że oba pytania prejudycjalne są niedopuszczalne.

27 Co się tyczy pytania pierwszego, zdaniem tego rządu sąd odsyłający ograniczył się do powtórzenia stanowiska Skeyes. Nie sprecyzował on właściwych krajowych ram prawnych ani nie wyjaśnił przydatności tego pytania dla rozstrzygnięcia sporu. Co się tyczy pytania drugiego, to zostało ono sformułowane w sposób zbyt ogólny, aby umożliwić stronom i zainteresowanym podmiotom przedstawienie uwag na piśmie, i nie spełnia ono wymogów określonych w art. 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem.

28 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału pytania dotyczące wykładni prawa Unii, z którymi zwrócił się do Trybunału sąd krajowy w ramach stanu prawnego i faktycznego, za którego ustalenie jest on odpowiedzialny – a prawidłowość tych ustaleń nie podlega ocenie przez Trybunał – korzystają z domniemania

posiadania znaczenia dla sprawy. Trybunał może odmówić wydania orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego zadanego przez sąd krajowy, w rozumieniu art. 267 TFUE, w szczególności tylko w razie niespełnienia wymogów dotyczących treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym uregulowanych w art. 94 regulaminu postępowania lub też gdy jest oczywiste, że wykładnia lub ocena ważności normy prawa Unii, o którą wnioskuje sąd krajowy, nie ma żadnego związku z okolicznościami lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, lub gdy problem jest natury hipotetycznej (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Obala i lučice, C-307/19, EU:C:2021:236, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

29 W niniejszej sprawie z wyjaśnień przedstawionych przez sąd odsyłający we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, a w szczególności z omówienia orzecznictwa krajowego dotyczącego właściwości sądów cywilnych, jednoznacznie wynika, że sąd ten uważa, iż odpowiedź na zadane pytania jest niezbędna, aby umożliwić mu wydanie rozstrzygnięcia w zawisłym przed nim sporze. W szczególności pytania te powinny umożliwić mu, po pierwsze, rozstrzygnięcie w przedmiocie własnej właściwości w świetle kompetencji przyznanych Skeyes na podstawie rozporządzenia nr 550/2004, a po drugie, ustalenie, czy przewoźnik lotniczy może powoływać się na swobodę prowadzenia działalności gospodarczej lub swobodę świadczenia usług przeciwko decyzji podjętej przez Skeyes w ramach przysługujących temu przedsiębiorstwu prerogatyw z tytułu pełnienia służby publicznej.

30 Z powyższego wynika, że pytania prejudycjalne są dopuszczalne.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

Uwagi wstępne

31 Należy zauważyć, że rozporządzenie nr 550/2004, którego dotyczą pytania prejudycjalne, wpisuje się, zgodnie z motywami 3 i 4 oraz art. 1 ust. 1 tego rozporządzenia, w kontekst przepisów rozporządzenia nr 549/2004, które ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

32 Zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 549/2004 inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Użytkownicy ci zostali zdefiniowani w art. 2 pkt 8 tego rozporządzenia jako operatorzy statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego.

33 Z przepisów, o których mowa w poprzednim punkcie, wynika zatem, że przewoźnicy lotniczy, jako operatorzy statków powietrznych, są użytkownikami przestrzeni powietrznej.

34 To w świetle tych uwag należy odpowiedzieć na pytania zadane przez sąd odsyłający.

W przedmiocie pytania pierwszego

35 Poprzez pierwsze pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 8 rozporządzenia nr 550/2004 należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on użytkownikom przestrzeni powietrznej, takim jak przewoźnicy lotniczy, prawo do skutecznego środka prawnego przed sądami krajowymi przeciwko instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, a to w celu poddania kontroli sądowej podnoszonych naruszeń obowiązku zapewnienia tych służb, który spoczywa na tej instytucji w ramach wykonywania przysługujących jej prerogatyw z tytułu pełnienia służby publicznej.

36 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie należy zauważyć, że zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 550/2004 państwa członkowskie gwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności i w tym celu wyznaczają instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Unii. Artykuł 8 ust. 3 tego rozporządzenia wyraźnie precyzuje, że to państwa członkowskie określają prawa, ale również i obowiązki, jakie ma spełniać wyznaczona instytucja zapewniająca służby.

37 Ponadto rozporządzenie to nie zawiera żadnego szczególnego przepisu mającego na celu przyznanie użytkownikom przestrzeni powietrznej prawa do środka zaskarżenia przed sądem decyzji wspomnianej instytucji.

38 W tych okolicznościach, w celu ustalenia, czy pomimo milczenia w tym względzie art. 8 rozporządzenia nr 550/2004 użytkownicy ci dysponują jednak takim prawem do środka prawnego przed sądem, należy wziąć pod uwagę nie tylko brzmienie tego przepisu, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi.

39 Zarówno z kontekstu art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, jak i z jego celu wynika bowiem, że użytkownikom przestrzeni powietrznej, takim jak przewoźnicy lotniczy, przysługują pewne prawa, na które może mieć wpływ zamknięcie tej przestrzeni.

40 W pierwszej kolejności, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, należy, po pierwsze, zauważyć, że art. 7 ust. 3 tego rozporządzenia stanowi, iż certyfikaty niezbędne do zapewniania służb żeglugi powietrznej mogą być wydawane instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej przez państwowe władze nadzorujące dla każdego typu służby żeglugi powietrznej, jak określono w art. 2 rozporządzenia nr 549/2004, lub dla zespołu służb.

41 Zgodnie z pkt 4 tego ostatniego przepisu służby te obejmują służby ruchu lotniczego, służby łączności, nawigacji i dozorowania, służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej. Ponadto z motywu 3 rozporządzenia nr 549/2004 wynika, że do służb tych należy dbanie o ogólny interes służb żeglugi powietrznej, włącznie z obowiązkami służb publicznych.

42 Po drugie, art. 7 ust. 4 rozporządzenia nr 550/2004 wymaga, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej mieli możliwość dostępu do wspomnianych służb na niedyskryminujących zasadach. Ponadto to owi użytkownicy winni, zgodnie z art. 15 tego rozporządzenia, w świetle jego motywu 22, ponosić koszty służb żeglugi powietrznej zapewniane na ich korzyść lub bezpośrednio związane z operacjami statków powietrznych.

43 Tak więc z kontekstu, w jaki wpisuje się art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, wynika, że obowiązki instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego wyznaczonej na podstawie tego przepisu dotyczą służb, które mogą być niezbędne do wykonywania działalności gospodarczej przez użytkowników przestrzeni powietrznej.

44 W drugiej kolejności, co się tyczy celów rozporządzenia nr 550/2004, z motywu 10 oraz z art. 1 ust. 1 i art. 7 ust. 1 i 7 tego rozporządzenia wynika, że zmierza ono do zachowania ciągłości zapewniania wszystkich służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

45 Wynika z tego, że w świetle kontekstu, w jaki wpisuje się art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, i celu realizowanego przez to rozporządzenie obowiązki, o których mowa w art. 8 tego rozporządzenia w związku z art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 549/2004, są służbami zapewnianymi w interesie użytkowników przestrzeni powietrznej, a zatem mogą przyznawać im prawa, które mogłyby zostać naruszone w wyniku zamknięcia przestrzeni powietrznej.

46 Jednakże o ile użytkownicy przestrzeni powietrznej, tacy jak przewoźnicy lotniczy, dysponują prawami przyznanymi im przez obowiązujące prawo wtórne Unii, o tyle ci ostatni podlegają również przepisom prawa Unii dotyczącym bezpieczeństwa, o czym świadczą, po pierwsze, motyw 3 rozporządzenia nr 549/2004, a po drugie, art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008. Jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 43 opinii, cel, jakim jest bezpieczeństwo lotnicze, jest podstawowym celem rozporządzeń nr 549/2004 i 550/2004. Stanowi on część kontekstu, w ramach którego instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego podejmuje decyzję o zamknięciu przestrzeni powietrznej.

47 Ponadto, jak również zauważył rzecznik generalny w pkt 38 opinii, użytkownikom tym przysługują także prawa i wolności przyznane przez prawo pierwotne Unii, w tym swoboda prowadzenia działalności gospodarczej uznana w art. 16 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”).

48 Stosownie bowiem do art. 16 karty uznaje się wolność prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z prawem Unii oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi. Ochrona wynikająca z tego artykułu obejmuje wolność prowadzenia działalności gospodarczej i zawodowej, swobodę zawierania umów i wolność konkurencji [zob. podobnie wyroki: z dnia 22 stycznia 2013 r., Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, pkt 41, 42; a także z dnia 15 kwietnia 2021 r., Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche (Anie) i in., C-798/18 i C-799/18, EU:C:2021:280, pkt 55, 56].

49 Wynika z tego, że użytkownikowi przestrzeni powietrznej, takiemu jak Ryanair, przysługują pewne prawa na podstawie art. 8 rozporządzenia nr 550/2004 w związku z art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 549/2004 i należy uznać, że decyzja instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o zamknięciu przestrzeni powietrznej może je naruszać.

50 Tymczasem jeśli chodzi o prawa i wolności zagwarantowane przez prawo Unii, art. 47 akapit pierwszy karty stanowi, że każdy, czyje prawa i wolności zagwarantowane przez prawo Unii zostały naruszone, ma prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem, zgodnie z warunkami przewidzianymi w tym artykule.

51 Prawu temu odpowiada spoczywający na państwach członkowskich – stosownie do art. 19 ust. 1 akapit drugi TUE – obowiązek ustanowienia środków niezbędnych do zapewnienia skutecznej ochrony prawnej w dziedzinach objętych prawem Unii [wyroki: z dnia 16 maja 2017 r., Berlioz Investment Fund, C-682/15, EU:C:2017:373, pkt 44; z dnia 6 października 2020 r., État luxembourgeois (Ochrona prawna przed wnioskami o przekazanie informacji w prawie podatkowym), C-245/19 i C-246/19, EU:C:2020:795, pkt 47].

52 Jednakże, w braku uregulowania Unii w tej dziedzinie, do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa członkowskiego należy, na mocy zasady autonomii proceduralnej, uregulowanie szczegółowych zasad proceduralnych dotyczących tych środków prawnych, pod warunkiem jednak, że zasady te nie będą mniej korzystne w sytuacjach objętych prawem Unii niż te odnoszące się do podobnych sytuacji podlegających prawu krajowemu (zasada równoważności) oraz że w praktyce nie będą uniemożliwiały lub czyniły nadmiernie uciążliwym wykonywania uprawnień przyznanych przez prawo Unii (zasada skuteczności) (zob. podobnie wyrok z dnia 21 grudnia 2021 r., Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, pkt 58).

53 Ponadto ponieważ postępowanie główne wpisuje się w ramy wniosku złożonego w trybie pilnym, należy również przypomnieć, że sąd krajowy rozpatrujący spór, który podlega prawu Unii, powinien mieć możliwość zarządzenia środków tymczasowych w celu zapewnienia całkowitej skuteczności przyszłemu orzeczeniu w przedmiocie istnienia uprawnień dochodzonych na podstawie prawa Unii (wyroki: z dnia 13 marca 2007 r., Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, pkt 67; a także z dnia 14 maja 2020 r., Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU i C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, pkt 297).

54 Ponieważ w niniejszej sprawie rozpatrywana jest jedynie zasada skuteczności, należy wskazać, że prawo Unii nie skutkuje zobowiązaniem państw członkowskich do ustanowienia środków prawnych innych niż środki przewidziane w prawie krajowym, chyba że z systematyki danego krajowego porządku prawnego wynika, iż nie istnieje żaden środek prawny pozwalający, choćby w trybie wpadkowym, zapewnić ochronę uprawnień wynikających dla podmiotów prawa z prawa Unii albo gdy jedynym sposobem dostępu podmiotu prawa do sądu jest uprzednie naruszenie przez niego prawa (wyrok z dnia 21 grudnia 2021 r., Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, pkt 62).

55 Co się tyczy sporu w postępowaniu głównym, z postanowienia odsyłającego wynika, że istnieje dualizm w zakresie jurysdykcji sądów cywilnych i Conseil d'État (rady stanu). W tym względzie dane państwo członkowskie może, z punktu widzenia prawa Unii, zdecydować o przyznaniu właściwości do rozpoznania sporu sądowi administracyjnemu lub przyznać tę właściwość sądom cywilnym lub też obu tym sądom, zgodnie z określonymi przez to państwo zasadami podziału kompetencji, o ile przepisy te w praktyce nie uniemożliwiają lub nie czynią nadmiernie uciążliwym wykonywania uprawnień przyznanych przez prawo Unii.

56 Natomiast o ile w celu określenia zakresu kontroli sądowej można wziąć pod uwagę uprawnienia dyskrecjonalne, jakimi dysponuje w danym przypadku organ administracyjny lub samodzielne przedsiębiorstwo publiczne, takie jak Skeyes, w ramach wykonywania swoich prerogatyw władzy publicznej (zob. podobnie wyrok z dnia 2 września 2021 r., Association of Independent Meat Suppliers i Cleveland Meat Company, C-579/19, EU:C:2021:665, pkt 78, 79), o tyle nie mogą one prowadzić do braku jurysdykcji sądu, który mógłby zapewnić wykonywanie praw przyznanych przez prawo Unii i skuteczność środka prawnego.

57 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 8 rozporządzenia nr 550/2004 w związku z art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 549/2004 oraz w świetle art. 47 karty należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on użytkownikom przestrzeni powietrznej, takim jak przewoźnicy lotniczy, prawo do skutecznego środka prawnego przed sądami krajowymi przeciwko instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego w celu poddania kontroli sądowej podnoszonych naruszeń obowiązku zapewnienia tych służb, który spoczywa na tej instytucji.

W przedmiocie pytania drugiego

58 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy rozporządzenie nr 550/2004 w świetle jego motywu 5 oraz art. 58 ust. 1 TFUE i art. 16 karty należy interpretować w ten sposób, że wyklucza ono stosowanie reguł konkurencji przewidzianych w traktacie FUE do zapewniania służb żeglugi powietrznej związanych z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, takich jak te przewidziane w tym rozporządzeniu, ale również stosowanie przepisów dotyczących praw i wolności użytkowników przestrzeni powietrznej, takich jak swoboda świadczenia usług i wolność prowadzenia działalności gospodarczej.

59 Zgodnie z motywem 5 rozporządzenia nr 550/2004 zapewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w tym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemających natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencji przewidzianych w traktacie.

60 W tym względzie należy przede wszystkim przypomnieć, że preambuła aktu prawnego Unii może uściślić treść przepisów tego aktu, lecz nie ma wiążącej mocy prawnej. Nie może być ona zatem powoływana ani dla uzasadnienia odstępstw od samych przepisów danego aktu, ani w celu dokonywania wykładni tych przepisów w sposób oczywiście sprzeczny z ich brzmieniem (wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Puppinck i in./Komisja, C-418/18 P, EU:C:2019:1113, pkt 75, 76).

61 Otóż treść motywu 5 rozporządzenia nr 550/2004 nie została skonkretyzowana w żadnym przepisie tego rozporządzenia.

62 Następnie o ile motyw ten odzwierciedla zasadniczo orzecznictwo Trybunału, zgodnie z którym zapewnianie służb żeglugi powietrznej, w zakresie, w jakim jest powiązane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, nie ma natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie reguł konkurencji przewidzianych w traktacie FUE (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 stycznia 1994 r., SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, pkt 30; a także z dnia 26 marca 2009 r., SELEX Sistemi Integrati/Komisja, C-113/07 P, EU:C:2009:191, pkt 71), o tyle motyw 13 tego rozporządzenia stanowi, że zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb informacji lotniczej powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi.

63 Wreszcie o ile zapewnianie służb żeglugi powietrznej wiąże się z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, co upoważnia państwa członkowskie do wyznaczenia, na podstawie art. 8 rozporządzenia nr 550/2004, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z pominięciem reguł konkurencji, o tyle nie oznacza to, że użytkownicy przestrzeni powietrznej są w ten sposób pozbawieni możliwości korzystania z praw i wolności uznanych w prawie Unii, takich jak swoboda przepływu usług w dziedzinie transportu, o której mowa w art. 58 ust. 1 TFUE.

64 Ponadto, jak wskazano w pkt 47 i 48 niniejszego wyroku, przewoźnicy lotniczy korzystają również z wolności prowadzenia działalności gospodarczej ustanowionej w art. 16 karty i uznanej zgodnie z prawem Unii oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi.

65 Należy jednak przypomnieć, że wolność prowadzenia działalności gospodarczej nie jest uprawnieniem bezwzględnym. Może ona podlegać różnorodnym ingerencjom władz publicznych, które mają prawo ustanowić w interesie ogólnym ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej [zob. podobnie wyroki: z dnia 22 stycznia 2013 r., Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28; pkt 45, 46; z dnia 16 lipca 2020 r., Adusbef i in., C-686/18, EU:C:2020:567, pkt 83; a także z dnia 24 września 2020 r., YS (Emerytury zakładowe personelu kierowniczego), C-223/19, EU:C:2020:753, pkt 88].

66 Ponadto art. 52 ust. 1 karty dopuszcza wprowadzenie ograniczeń w wykonywaniu praw i wolności uznanych w karcie, takich jak wolność prowadzenia działalności gospodarczej, o ile ograniczenia te przewidziane są ustawą, zachowują istotę tych praw i wolności, a ponadto, z poszanowaniem zasady proporcjonalności, są one konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię lub potrzebom ochrony praw i wolności innych osób [wyroki: z dnia 16 lipca 2020 r., Adusbef i in., C-686/18, EU:C:2020:567, pkt 86; a także z dnia 24 września 2020 r., YS (Emerytury zakładowe personelu kierowniczego), C-223/19, EU:C:2020:753, pkt 88].

67 Do sądu odsyłającego należy sprawdzenie, w stosownym przypadku, czy przesłanki te zostały spełnione. W tym względzie można jednak przypomnieć, że jak wynika z pkt 46 niniejszego wyroku, wykonywanie przez użytkowników przestrzeni powietrznej, takich jak przewoźnicy lotniczy, prawa do wykonywania usług lotniczych w Unii podlega wymogom bezpieczeństwa. Ponadto Trybunał miał już okazję potwierdzić, że cel polegający na stworzeniu i utrzymaniu jednolitego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie stanowi cel interesu ogólnego (zob. podobnie wyrok z dnia 5 lipca 2017 r., Fries, C-190/16, EU:C:2017:513, pkt 43).

68 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że rozporządzenie nr 550/2004 w świetle jego motywu 5 oraz art. 58 ust. 1 TFUE i art. 16 karty należy interpretować w ten sposób, że wyklucza ono stosowanie reguł konkurencji przewidzianych w traktacie FUE do zapewniania służb żeglugi powietrznej związanych z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, takich jak te przewidziane w tym rozporządzeniu, ale nie wyklucza stosowania postanowień traktatu FUE i karty dotyczących praw i wolności użytkowników przestrzeni powietrznej, takich jak te dotyczące swobody przepływu usług w dziedzinie transportu i wolności prowadzenia działalności gospodarczej.

W przedmiocie kosztów

69 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w związku z art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenia ramowego), zmienionego rozporządzeniem nr 1070/2009, oraz w świetle art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on użytkownikom przestrzeni powietrznej, takim jak przewoźnicy lotniczy, prawo do skutecznego środka prawnego przed sądami krajowymi przeciwko instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, a to w celu poddania kontroli sądowej podnoszonych naruszeń obowiązku zapewnienia tych służb, który spoczywa na tej instytucji.**

2) **Rozporządzenie nr 550/2004, zmienione rozporządzeniem nr 1070/2009, w świetle jego motywu 5 oraz art. 58 ust. 1 TFUE i art. 16 Karty praw podstawowych należy interpretować w ten sposób, że wyklucza ono stosowanie reguł konkurencji przewidzianych w traktacie FUE do zapewniania służb żeglugi powietrznej związanych z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, takich jak te przewidziane w tym rozporządzeniu, ale nie wyklucza stosowania postanowień traktatu FUE i wspomnianej karty dotyczących praw i wolności użytkowników przestrzeni powietrznej, takich jak te dotyczące swobody przepływu usług w dziedzinie transportu i wolności prowadzenia działalności gospodarczej.**

Podpisy