Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

2. Juni 2022*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 549/2004 – Verordnung (EG) Nr. 550/2004 – Dienstleister für Flugverkehrsdienste – Entscheidung, den Luftraum zu sperren – Ausübung hoheitlicher Befugnisse – Luftraumnutzer – Luftfahrtunternehmen – Recht, gegen eine Entscheidung über die Sperrung des Luftraums einen Rechtsbehelf einzulegen – Art. 58 AEUV – Freier Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs – Art. 16 und 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union – Unternehmerische Freiheit – Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf“

In der Rechtssache C-353/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunal de l’entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Unternehmensgericht Hainaut, Abteilung Charleroi, Belgien), mit Entscheidung vom 23. Juli 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 31. Juli 2020, in dem Verfahren

Skeyes

gegen

Ryanair DAC

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin K. Jürimäe (Berichterstatterin) sowie der Richter N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra und M. Gavalec,

Generalanwalt: A. Rantos,

Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 20. Oktober 2021,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– von Skeyes, vertreten durch N. Becker, R. Thüngen und K. De Vulder, Avocats,

* Verfahrenssprache: Französisch.

– der Ryanair DAC, vertreten durch A. Cassart, A.-V. Rensonnet und E. Vahida, Avocats, S. Rating, Abogado und Rechtsanwalt, und I.-G. Metaxas-Maranghidis, Dikigoros,

– der belgischen Regierung, vertreten durch L. Van den Broeck, C. Pochet, S. Baeyens und P. Cottin als Bevollmächtigte im Beistand von L. Delmotte und B. Van Hyfte, Advocaten,

– der spanischen Regierung, vertreten durch J. Rodríguez de la Rúa Puig als Bevollmächtigten,

– der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna, T. Lisiewski und S. Żyrek als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch P. Berghe, T. Franchoo, W. Mölls und B. Sasinowska als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 13. Januar 2022

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. 2004, L 96, S. 10) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (ABl. 2009, L 300, S. 34) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 550/2004).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem autonomen öffentlichen Unternehmen Skeyes und dem Luftfahrtunternehmen Ryanair DAC über eine Entscheidung, die in äußerster Dringlichkeit vom Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Unternehmensgericht Hainaut, Abteilung Charleroi, Belgien), erlassen wurde, mit der Skeyes infolge einer Arbeitskampfmaßnahme seines Personals aufgegeben wurde, die Erbringung der Dienstleistung sicherzustellen, deren alleiniger Erbringer es ist, damit der Luftverkehr regulär durchgeführt werden kann.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung Nr. 549/2004

3 Der dritte Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. 2004, L 96, S. 1) in der durch die Verordnung Nr. 1070/2009 geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 549/2004) lautet:

„Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrssystems setzt ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau der Flugsicherungsdienste voraus, die eine optimale Nutzung des europäischen Luftraums sowie ein einheitliches, hohes Sicherheitsniveau des Flugverkehrs in Übereinstimmung mit dem im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag der Flugsicherungsdienste, einschließlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen[,] ermöglichen. Es sollte daher den höchsten Anforderungen an Verantwortlichkeit und Kompetenz genügen.“

4 Art. 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 549/2004 bestimmt:

„Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Dieser einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen. Im Rahmen der Verwirklichung dieses Ziels errichtet diese Verordnung einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.“

5 Gemäß Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung Nr. 549/2004 gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„(4) ‚Flugsicherungsdienste‘ bezeichnet Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste.

…

(8) ‚Luftraumnutzer‘ bezeichnet die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden.

…“

Verordnung Nr. 550/2004

6 In den Erwägungsgründen 3 bis 5, 10, 13 und 22 der Verordnung Nr. 550/2004 heißt es:

„(3) Die Verordnung … Nr. 549/2004 … legt den Rahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums fest.

(4) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sollten Maßnahmen erlassen werden, mit denen die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten gewährleistet wird, die auf die Ordnung und Nutzung des Luftraums gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (‚Luftraumverordnung') [(ABl. 2004, L 96, S. 20)] abgestimmt sind. Die Festlegung einer harmonisierten Ordnung für die Erbringung dieser Dienste ist wichtig, um dem Bedarf der Luftraumnutzer angemessen Rechnung zu tragen und den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln.

(5) Die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung hängt mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammen, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde.

…

(10) Unter Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes sollte ein gemeinsames System für die Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen eingerichtet werden, in dessen Rahmen die Rechte und Pflichten dieser Organisationen festgelegt werden und die regelmäßige Überwachung der Erfüllung dieser Anforderungen erfolgt.

…

(13) Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Flugberatungsdiensten sollte unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste und unter Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu Marktbedingungen organisiert werden.

…

(22) Flugsicherungsorganisationen stellen bestimmte Einrichtungen und Dienste bereit, die unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen und deren Kosten sie nach dem Verursacherprinzip decken können sollten, so dass die Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Ort der Nutzung oder so ortsnah wie möglich tragen sollten."

7 Art. 1 („Ziel und Geltungsbereich") Abs. 1 der Verordnung Nr. 550/2004 bestimmt:

„Im Geltungsbereich der [Verordnung Nr. 549/2004] betrifft die vorliegende Verordnung die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum. Ziel dieser Verordnung ist die Festlegung gemeinsamer Anforderungen für eine sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gemeinschaft."

8 Art. 7 („Zertifizierung von Flugsicherungsorganisationen“) der Verordnung Nr. 550/2004 sieht vor:

„(1) Die Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste in der [Union] unterliegt einer Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten.

…

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, sofern diese die in Artikel 6 genannten gemeinsamen Anforderungen erfüllen. Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der [Verordnung Nr. 549/2004] oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden; dies gilt auch für die Fälle, in denen eine Flugsicherungsorganisation ungeachtet ihres rechtlichen Status ihre eigenen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssysteme betreibt und instand hält. Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.

(4) In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.

…

(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung der gemeinsamen Anforderungen und der an die Zeugnisse geknüpften Bedingungen. Die Einzelheiten dieser Überwachung werden in die jährlichen Berichte aufgenommen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 1 der [Verordnung Nr. 549/2004] vorlegen. Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen unter der Bedingung, dass dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.

…“

9 Art. 8 („Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste“) der Verordnung Nr. 550/2004 lautet:

„(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Mitgliedstaaten einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in der [Union] gültigen Zeugnisses ist.

(2) In Bezug auf die Erbringung grenzübergreifender Dienste sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Einhaltung des vorliegenden Artikels sowie von Artikel 10 Absatz 3 nicht dadurch verhindert wird, dass ihre innerstaatlichen Rechtssysteme vorschreiben, dass Dienstleister für Flugverkehrsdienste, die Dienste im Luftraum im Zuständigkeitsbereich des betreffenden Mitgliedstaats erbringen,

a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen,

b) ihre Hauptbetriebsstätte oder eingetragene Niederlassung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben müssen, oder

c) nur Einrichtungen in diesem Mitgliedstaat nutzen dürfen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister für Flugverkehrsdienste fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.

(4) Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser die in den Artikeln 6 und 7 genannten Anforderungen und Bedingungen erfüllt.

(5) In Bezug auf funktionale Luftraumblöcke, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken, benennen die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 dieses Artikels spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.

(6) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich.“

10 Art. 15 Abs. 1 der Verordnung Nr. 550/2004 bestimmt:

„Die Gebührenregelung beinhaltet die Erfassung der Kosten von Flugsicherungsdiensten, die Flugsicherungsorganisationen bei ihrer Tätigkeit für Luftraumnutzer entstehen. Die Regelung ordnet diese Kosten den Nutzerkategorien zu.“

Verordnung (EG) Nr. 1008/2008

11 In Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. 2008, L 293, S. 3) heißt es:

„Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

…

14. ‚Verkehrsrecht‘ ist das Recht, einen Flugdienst zwischen zwei Flughäfen der [Union] durchzuführen;

…“

12 Art. 15 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1008/2008 sieht vor:

„Luftfahrtunternehmen der [Union] sind berechtigt, … Flugdienste [innerhalb der Union] durchzuführen."

13 Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1008/2008 bestimmt:

„Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt den veröffentlichten [unionsrechtlichen], einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten."

Belgisches Recht

14 Art. 1 §§ 1 und 4 der Loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Gesetz zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen) vom 21. März 1991 (*Moniteur belge* vom 27. März 1991, S. 6155, konsolidierte Fassung in deutscher Übersetzung veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 9. Januar 2013, S. 600) in ihrer auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung (im Folgenden: Gesetz über öffentliche Unternehmen) bestimmt:

„§ 1 – Einrichtungen öffentlichen Interesses können, sofern sie in einem gegebenen Industrie- oder Handelssektor über Geschäftsführungsautonomie verfügen [müssen] und nachdem ihr Grundlagenstatut durch Gesetz an die Bestimmungen des vorliegenden Titels angepasst wurde, durch den Abschluss eines Geschäftsführungsvertrags mit dem Staat unter den Bedingungen des vorliegenden Gesetzes eine solche Autonomie erhalten.

…

§ 4 – Folgende Einrichtungen werden den autonomen öffentlichen Unternehmen zugeordnet:

…

4. Skeyes".

15 Art. 170 des Gesetzes über öffentliche Unternehmen lautet:

„Skeyes hat Folgendes zur Aufgabe:

1. die Sicherung der Luftfahrt in dem Luftraum zu gewährleisten, für den der Belgische Staat aufgrund des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt, insbesondere der Anlage 2, gebilligt durch das Gesetz vom 30. April 1947, oder aufgrund anderer internationaler Abkommen verantwortlich ist,

2. auf dem Flughafen Brüssel-National die Bewegungen der Flugzeuge bei Anflug, Landung, Abflug und auf Start- und Landebahnen und Rollbahnen und die Leitung der Flugzeuge zu den Vorfeldern zu kontrollieren und weiterhin die Sicherung des Flugverkehrs auf regionalen öffentlichen Flughäfen und Flugplätzen gemäß dem am 30. November 1989 mit den Regionen geschlossenen Zusammenarbeitsabkommen zu gewährleisten,

3. den Diensten der Polizei und der Luftfahrt- und Lufthafeninspektion Auskünfte über Flugzeuge, ihre Steuerung, ihre Bewegungen und diesbezügliche wahrnehmbare Auswirkungen zu erteilen,

4. meteorologische Informationen für die Luftfahrt zu erteilen und Telekommunikationsdienste oder andere mit den in Nr. 1 oder 2 erwähnten Tätigkeiten verbundene Dienste zu erbringen."

16 Art. 171 des Gesetzes über öffentliche Unternehmen sieht vor:

„In Artikel 170 Nr. 1 bis 3 erwähnte Tätigkeiten sind Aufträge des öffentlichen Dienstes."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

17 Skeyes wurde vom Königreich Belgien gemäß Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 als Dienstleister für Flugverkehrsdienste in Bezug auf den Luftraum im Zuständigkeitsbereich dieses Mitgliedstaats (im Folgenden: belgischer Luftraum) benannt. Seine Aufgabe besteht u. a. darin, die Sicherheit des Luftverkehrs im belgischen Luftraum zu gewährleisten. In diesem Rahmen ist Skeyes berechtigt, sogenannte „Zero-rate"-Maßnahmen zu ergreifen, nach denen im belgischen Luftraum oder in bestimmten Gebieten dieses Luftraums weder der Start noch die Landung noch der Durchflug von Flugzeugen zugelassen sind.

18 Infolge von Arbeitskampfmaßnahmen von Fluglotsen sah sich Skeyes dazu veranlasst, im Zeitraum von Februar bis Mai 2019 den belgischen Luftraum wegen Personalmangels mehrmals zu sperren.

19 Nachdem Skeyes am 16. Mai 2019 entschieden hatte, den belgischen Luftraum aufgrund eines Fluglotsenstreiks zu sperren, reichte Ryanair, die von Flughäfen in Belgien aus operiert, beim Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Unternehmensgericht Hainaut, Abteilung Charleroi), dem vorlegenden Gericht, einen Antrag wegen äußerster Dringlichkeit ein, der darauf gerichtet war, Skeyes aufzugeben, den regulären Luftverkehr zu gewährleisten.

20 Dieses Gericht gab dem Antrag von Ryanair mit einem Beschluss vom selben Tag statt, nach dem für jede Stunde, in der der belgische Luftraum wegen des Fluglotsenstreiks gesperrt bleiben würde, ein Zwangsgeld in Höhe von 250 000 Euro zu zahlen war. Die Wirkungen dieses Beschlusses waren auf den Zeitraum vom 16. bis 24. Mai 2019 beschränkt.

21 Ryanair erhielt diesen Beschluss am 16. Mai 2019, nachdem der belgische Luftraum wieder freigegeben worden war. Da es bis zum 24. Mai 2019 zu keiner erneuten Sperrung kam, entfielen die Rechtswirkungen des Beschlusses, ohne dass ein Zwangsgeld zu zahlen war.

22 Am 21. Juni 2019 legte Skeyes beim vorlegenden Gericht einen Dritteinspruch gegen den Beschluss vom 16. Mai 2019 ein. Es machte in erster Linie geltend, das vorlegende Gericht sei nicht dafür zuständig gewesen, über den Antrag zu entscheiden, der seine Funktion als Kontrolleur des belgischen Luftraums betreffe. Ryanair habe nämlich kein subjektives Recht, das es ihr gestatten würde, einen solchen Antrag zu stellen, da allein Skeyes zur Regulierung des belgischen Luftraums befugt sei. Hilfsweise trägt Skeyes vor, dass es als öffentlich-rechtliches Unternehmen nicht der Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts, das ein Zivilgericht sei, unterfallen könne.

23 Das vorlegende Gericht ist der Ansicht, dass der Rechtsbehelf von Ryanair auf subjektive Rechte gestützt worden sei, wie ihr Recht, in der Ausübung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit als Luftfahrtunternehmen nicht unverhältnismäßig behindert zu werden, ihr Recht, eine Schadensersatzklage gegen Skeyes zu erheben, sowie ihr Recht, zu beantragen, Skeyes unter Androhung eines Zwangsgelds eine erneute Sperrung des Luftraums zu untersagen.

24 Das vorlegende Gericht fragt sich, ob Luftfahrtunternehmen wie Ryanair nach der Verordnung Nr. 550/2004 ein wirksamer Rechtsbehelf zur Verfügung stehen müsse, der es ihnen ermögliche, bei Verstößen von Skeyes den Schutz ihrer Rechte zu gewährleisten, obwohl Skeyes bei der Entscheidung, ob die Sperrung des belgischen Luftraums zweckmäßig sei, über ein Ermessen verfüge.

25 Unter diesen Umständen hat das Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Unternehmensgericht Hainaut, Abteilung Charleroi), beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist die Verordnung Nr. 550/2004, insbesondere ihr Art. 8, dahin auszulegen, dass sie den Mitgliedstaaten erlaubt, mutmaßliche Verstöße des Dienstleisters für Flugverkehrsdienste gegen die Verpflichtung zur Erbringung von Diensten von der Überprüfung durch die Gerichte des betreffenden Mitgliedstaats auszunehmen, oder sind die Bestimmungen der Verordnung dahin auszulegen, dass sie die Mitgliedstaaten verpflichten, unter Berücksichtigung der Art der zu erbringenden Dienste einen wirksamen Rechtsbehelf gegen mutmaßliche Verstöße vorzusehen?

2. Ist die Verordnung Nr. 550/2004, soweit sie festlegt, dass „[d]ie Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung … mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen [zusammenhängt], die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde", dahin auszulegen, dass sie nicht nur die Wettbewerbsregeln im eigentlichen Sinne, sondern auch alle sonstigen Regeln ausschließt, die für auf einem Markt für Waren und Dienstleistungen tätige öffentliche Unternehmen gelten und sich mittelbar auf den Wettbewerb auswirken, wie diejenigen, die Hindernisse für die Unternehmens- und Dienstleistungsfreiheit verbieten?

Zur Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens

26 Die belgische Regierung hält beide Vorlagefragen für unzulässig.

27 In Bezug auf die erste Frage habe sich das vorlegende Gericht darauf beschränkt, den Standpunkt von Skeyes wiederzugeben. Es habe weder den maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsrahmen noch die Sachdienlichkeit dieser Frage für die Entscheidung des Rechtsstreits dargelegt. Was die zweite Frage betreffe, so sei diese zu allgemein formuliert, als dass sie den Parteien und den Beteiligten die Abgabe schriftlicher Erklärungen ermöglichen würde, und entspreche nicht den Anforderungen u. a. von Art. 94 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs.

28 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen des nationalen Gerichts spricht, die es zur Auslegung des Unionsrechts in dem rechtlichen und sachlichen Rahmen stellt, den es in eigener Verantwortung festgelegt und dessen Richtigkeit der Gerichtshof nicht zu prüfen hat. Der Gerichtshof kann die Entscheidung über eine von einem nationalen Gericht gemäß

Art. 267 AEUV zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage nur dann ablehnen, wenn etwa die in Art. 94 der Verfahrensordnung aufgeführten Anforderungen an den Inhalt eines Vorabentscheidungsersuchens nicht erfüllt sind oder offensichtlich ist, dass die Auslegung oder die Beurteilung der Gültigkeit einer Unionsvorschrift, um die das vorlegende Gericht ersucht, in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder wenn das Problem hypothetischer Natur ist (Urteil vom 25. März 2021, Obala i lučice, C-307/19, EU:C:2021:236, Rn. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung).

29 Im vorliegenden Fall geht aus den Erläuterungen des vorlegenden Gerichts in seinem Vorabentscheidungsersuchen und insbesondere aus seinen Ausführungen, die der Darstellung der nationalen Rechtsprechung zur Zuständigkeit der Zivilgerichte gewidmet sind, eindeutig hervor, dass es die Beantwortung der gestellten Fragen für erforderlich hält, damit es über den bei ihm anhängigen Rechtsstreit entscheiden kann. Insbesondere sollen diese Fragen ihm zum einen ermöglichen, über seine eigene Zuständigkeit im Hinblick auf die Skeyes nach der Verordnung Nr. 550/2004 zugewiesenen Befugnisse zu entscheiden, und zum anderen, festzustellen, ob sich ein Luftfahrtunternehmen gegenüber einer Entscheidung, die von Skeyes im Rahmen seiner hoheitlichen Befugnisse getroffen wurde, auf die unternehmerische Freiheit oder den freien Dienstleistungsverkehr berufen kann.

30 Die Vorlagefragen sind folglich zulässig.

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkungen

31 Die Verordnung Nr. 550/2004, auf die sich die Vorlagefragen beziehen, fügt sich gemäß ihren Erwägungsgründen 3 und 4 sowie ihrem Art. 1 Abs. 1 in den Kontext der Bestimmungen der Verordnung Nr. 549/2004 ein, die den Rahmen für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums festlegt.

32 Gemäß Art. 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 549/2004 wird mit dem einheitlichen europäischen Luftraum das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr in Europa im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Diese Luftraumnutzer sind gemäß Art. 2 Nr. 8 der Verordnung die Betreiber von Luftfahrzeugen, die im allgemeinen Flugverkehr betrieben werden.

33 Aus den in der vorstehenden Randnummer genannten Bestimmungen ergibt sich somit, dass Luftfahrtunternehmen als Betreiber von Luftfahrzeugen Luftraumnutzer sind.

34 Die Fragen des vorlegenden Gerichts sind vor dem Hintergrund dieser Erwägungen zu beantworten.

Zur ersten Frage

35 Mit seiner ersten Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 dahin auszulegen ist, dass er Luftraumnutzern wie Luftfahrtunternehmen ein Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf vor den nationalen Gerichten gegen den Dienstleister für Flugverkehrsdienste verleiht, um die behaupteten Verstöße gegen die Verpflichtung zur Erbringung von Diensten, die diesem in Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse obliegt, gerichtlich überprüfen zu lassen.

36 Zur Beantwortung dieser Frage ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedstaaten gemäß Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 550/2004 für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblöcke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich sorgen und hierzu einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste benennen, der im Besitz eines in der Union gültigen Zeugnisses ist. Art. 8 Abs. 3 der Verordnung stellt ausdrücklich klar, dass es die Mitgliedstaaten sind, die die Rechte, aber auch die Pflichten des benannten Dienstleisters festlegen.

37 Des Weiteren enthält diese Verordnung keine besondere Bestimmung, deren Gegenstand darin besteht, Luftraumnutzern ein Recht auf einen gerichtlichen Rechtsbehelf gegen die Entscheidungen dieses Dienstleisters einzuräumen.

38 Unter diesen Umständen sind zur Bestimmung, ob Luftraumnutzer trotz des Schweigens von Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 zu dieser Frage dennoch über ein solches Recht auf einen Rechtsbehelf verfügen, nicht nur der Wortlaut dieser Bestimmung, sondern auch ihr Kontext und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden.

39 Sowohl aus dem Kontext von Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 als auch aus dem Ziel dieser Verordnung ergibt sich nämlich, dass Luftraumnutzer wie Luftfahrtunternehmen Inhaber bestimmter Rechte sind, die durch die Sperrung des Luftraums beeinträchtigt werden können.

40 Was als Erstes den Kontext angeht, in den sich Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 einfügt, ist erstens darauf hinzuweisen, dass nach Art. 7 Abs. 3 dieser Verordnung die Zeugnisse, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich sind, von den nationalen Aufsichtsbehörden an die Flugsicherungsorganisationen einzeln für jede Kategorie von Diensten gemäß der Definition in Art. 2 der Verordnung Nr. 549/2004 oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden können.

41 Gemäß Nr. 4 der letztgenannten Bestimmung gehören zu diesen Diensten neben Flugverkehrsdiensten Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste. Ferner ergibt sich aus dem dritten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 549/2004, dass diese Dienste einen im allgemeinen Interesse liegenden Auftrag darstellen, der gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einschließt.

42 Zweitens müssen gemäß Art. 7 Abs. 4 der Verordnung Nr. 550/2004 Luftraumnutzer einen diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Diensten haben. Außerdem haben die Luftraumnutzer nach Art. 15 im Licht des 22. Erwägungsgrundes dieser Verordnung die Kosten der Flugsicherungsdienste zu tragen, die in ihrem Interesse erbracht werden oder unmittelbar mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Verbindung stehen.

43 Somit ergibt sich aus dem Kontext, in den sich Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 einfügt, dass die Verpflichtungen des auf der Grundlage dieser Bestimmung benannten Dienstleisters für Flugverkehrsdienste auch Dienste umfassen, die für die wirtschaftliche Tätigkeit der Luftraumnutzer erforderlich sein können.

44 Was als Zweites die Ziele der Verordnung Nr. 550/2004 betrifft, ergibt sich aus dem zehnten Erwägungsgrund und aus Art. 1 Abs. 1 sowie Art. 7 Abs. 1 und 7 dieser Verordnung, dass sie die Kontinuität der Erbringung jeglicher Flugsicherungsdienste im einheitlichen europäischen Luftraum gewährleisten soll.

45 Daraus folgt, dass mit Blick auf den Kontext, in den sich Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 einfügt, und auf das mit dieser Verordnung verfolgte Ziel die Pflichten nach Art. 8 dieser Verordnung in Verbindung mit Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 549/2004 Dienste betreffen, die im Interesse der Luftraumnutzer erbracht werden und ihnen somit Rechte gewähren können, die durch die Sperrung des Luftraums beeinträchtigt werden können.

46 Allerdings verfügen Luftraumnutzer wie Luftfahrtunternehmen zwar über Rechte, die ihnen durch das einschlägige Sekundärrecht der Union verliehen werden, doch unterliegen sie auch den unionsrechtlichen Sicherheitsvorschriften, wie zum einen der dritte Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 549/2004 und zum anderen Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1008/2008 belegen. Wie der Generalanwalt in Nr. 43 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ist das Ziel der Flugsicherheit das Kernstück der Verordnungen Nrn. 549/2004 und 550/2004. Dieses Ziel gehört zu dem Kontext, in dem ein Dienstleister für Flugverkehrsdienste eine Entscheidung über die Sperrung des Luftraums trifft.

47 Im Übrigen stehen Luftraumnutzern, wie auch der Generalanwalt in Nr. 38 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, die durch das Primärrecht der Union zuerkannten Rechte und Freiheiten zu, darunter die unternehmerische Freiheit gemäß Art. 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden: Charta).

48 Gemäß Art. 16 der Charta wird nämlich die unternehmerische Freiheit nach dem Unionsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten anerkannt. Der durch diesen Artikel garantierte Schutz umfasst die Freiheit, eine Wirtschafts- oder Geschäftstätigkeit auszuüben, die Vertragsfreiheit und den freien Wettbewerb (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. Januar 2013, Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, Rn. 41 und 42, sowie vom 15. April 2021, Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche [Anie] u. a., C-798/18 und C-799/18, EU:C:2021:280, Rn. 55 sowie 56).

49 Daraus folgt, dass ein Luftraumnutzer wie Ryanair Inhaber bestimmter Rechte gemäß Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 in Verbindung mit Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 549/2004 ist und davon auszugehen ist, dass er durch die Entscheidung eines Dienstleisters für Flugverkehrsdienste, mit der der Luftraum gesperrt wird, möglicherweise in diesen Rechten verletzt ist.

50 In Bezug auf die Rechte und Freiheiten, die durch das Unionsrecht garantiert werden, bestimmt Art. 47 Abs. 1 der Charta, dass jede Person, deren durch das Recht der Union garantierte Rechte oder Freiheiten verletzt worden sind, das Recht hat, nach Maßgabe der in diesem Artikel vorgesehenen Bedingungen einen wirksamen Rechtsbehelf einzulegen.

51 Diesem Recht entspricht die Pflicht der Mitgliedstaaten nach Art. 19 Abs. 1 Unterabs. 2 EUV, die erforderlichen Rechtsbehelfe zu schaffen, damit ein wirksamer Rechtsschutz in den vom Unionsrecht erfassten Bereichen gewährleistet ist (Urteile vom 16. Mai 2017, Berlioz Investment Fund, C-682/15, EU:C:2017:373, Rn. 44, sowie vom 6. Oktober 2020, Luxemburgischer Staat [Rechtsbehelf gegen ein Auskunftsersuchen in Steuersachen], C-245/19 und C-246/19, EU:C:2020:795, Rn. 47).

52 Allerdings ist es, wenn es keine einschlägigen Unionsregeln gibt, nach dem Grundsatz der Verfahrensautonomie Sache der innerstaatlichen Rechtsordnung jedes Mitgliedstaats, die verfahrensrechtlichen Modalitäten dieser Rechtsbehelfe festzulegen, vorausgesetzt allerdings, dass diese Modalitäten, wenn sie dem Unionsrecht unterliegende Sachverhalte regeln, nicht ungünstiger sind als diejenigen, die gleichartige Sachverhalte regeln, die dem innerstaatlichen Recht unterliegen (Äquivalenzgrundsatz), und dass sie die Ausübung der durch das Unionsrecht verliehenen Rechte nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren (Effektivitätsgrundsatz) (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2021, Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, Rn. 58).

53 Des Weiteren ist, da sich das Ausgangsverfahren in den Rahmen eines Antrags einfügt, der mit äußerster Dringlichkeit gestellt wurde, auch darauf hinzuweisen, dass ein mit einem nach Unionsrecht zu beurteilenden Rechtsstreit befasstes nationales Gericht in der Lage sein muss, vorläufige Maßnahmen zu erlassen, um die volle Wirksamkeit der späteren Gerichtsentscheidung über das Bestehen der aus dem Unionsrecht hergeleiteten Rechte zu gewährleisten (Urteile vom 13. März 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, Rn. 67, sowie vom 14. Mai 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU und C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, Rn. 297).

54 Da es in der vorliegenden Rechtssache allein um den Effektivitätsgrundsatz geht, ist darauf hinzuweisen, dass das Unionsrecht die Mitgliedstaaten nicht dazu zwingt, neben den nach innerstaatlichem Recht bereits bestehenden Rechtsbehelfen neue zu schaffen, es sei denn, es gibt nach dem System der betreffenden nationalen Rechtsordnung keinen Rechtsbehelf, mit dem wenigstens inzident die Wahrung der den Einzelnen aus dem Unionsrecht erwachsenden Rechte gewährleistet werden könnte, oder die einzige Möglichkeit für den Einzelnen, Zugang zu einem Gericht zu erlangen, bestünde darin, eine Rechtsverletzung begehen zu müssen (Urteil vom 21. Dezember 2021, Randstad Italia, C-497/20, EU:C:2021:1037, Rn. 62).

55 In Bezug auf den Ausgangsrechtsstreit geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass hinsichtlich der Zuständigkeit der Zivilgerichte und der des Conseil d'État (Staatsrat, Belgien) eine Dualität besteht. Insoweit steht es dem betreffenden Mitgliedstaat aus unionsrechtlicher Sicht frei, sich dafür zu entscheiden, die Zuständigkeit für die Entscheidung eines Rechtsstreits der Verwaltungsgerichtsbarkeit, der Zivilgerichtsbarkeit oder sogar beiden Gerichtsbarkeiten zuzuweisen, und zwar nach den von ihm festgelegten Zuständigkeitsregeln, sofern sie die Ausübung der durch das Unionsrecht verliehenen Rechte nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren.

56 Hingegen führt das Ermessen, über das eine Verwaltungsbehörde oder ein autonomes öffentliches Unternehmen wie Skeyes gegebenenfalls bei der Ausübung ihrer bzw. seiner hoheitlichen Befugnisse verfügt, selbst wenn es berücksichtigt werden kann, um den Umfang der gerichtlichen Kontrolle zu bestimmen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Association of Independent Meat Suppliers und Cleveland Meat Company, C-579/19, EU:C:2021:665, Rn. 78

und 79), nicht dazu, dass das Gericht, das dazu bestimmt ist, die Wahrnehmung der durch das Unionsrecht verliehenen Rechte und die Wirksamkeit des Rechtsbehelfs zu gewährleisten, seine Zuständigkeit verliert.

57 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 in Verbindung mit Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 549/2004 und im Licht von Art. 47 der Charta dahin auszulegen ist, dass er Luftraumnutzern wie Luftfahrtunternehmen ein Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf vor den nationalen Gerichten gegen den Dienstleister für Flugverkehrsdienste verleiht, um die behaupteten Verstöße gegen die diesem obliegende Verpflichtung zur Erbringung von Diensten gerichtlich überprüfen zu lassen.

Zur zweiten Frage

58 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 550/2004 im Licht ihres fünften Erwägungsgrundes sowie von Art. 58 Abs. 1 AEUV und von Art. 16 der Charta dahin auszulegen ist, dass sie die Anwendung der im AEU-Vertrag geregelten Wettbewerbsvorschriften auf mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse zusammenhängende Flugverkehrsdienste wie die in dieser Verordnung vorgesehenen, aber auch die Anwendung der Vorschriften über Rechte und Freiheiten der Luftraumnutzer wie den freien Dienstleistungsverkehr und die unternehmerische Freiheit ausschließt.

59 Nach dem fünften Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 550/2004 hängt die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß dieser Verordnung mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen zusammen, die keinen wirtschaftlichen Charakter aufweisen, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags rechtfertigen würde.

60 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Erwägungsgründe eines Unionsrechtsakts den Inhalt seiner Bestimmungen präzisieren können, aber rechtlich nicht verbindlich sind. Sie können daher weder herangezogen werden, um von den Bestimmungen des betreffenden Rechtsakts abzuweichen, noch, um diese Bestimmungen in einem Sinne auszulegen, der ihrem Wortlaut offensichtlich widerspricht (Urteil vom 19. Dezember 2019, Puppinck u. a./Kommission, C-418/18 P, EU:C:2019:1113, Rn. 75 und 76).

61 Der Inhalt des fünften Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 550/2004 wird jedoch durch keine Bestimmung dieser Verordnung konkretisiert.

62 Sodann spiegelt dieser Erwägungsgrund zwar im Wesentlichen eine Rechtsprechung des Gerichtshofs wider, wonach die Erbringung von Flugverkehrsdiensten, da sie mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse zusammenhängt, keinen wirtschaftlichen Charakter aufweist, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des AEU-Vertrags rechtfertigen würde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. Januar 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, Rn. 30, sowie vom 26. März 2009, SELEX Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, EU:C:2009:191, Rn. 71), doch sollte nach dem 13. Erwägungsgrund der Verordnung die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Flugberatungsdiensten zu Marktbedingungen organisiert werden.

63 Schließlich geht die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zwar mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse einher, was es den Mitgliedstaaten erlaubt, gemäß Art. 8 der Verordnung Nr. 550/2004 einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste außerhalb der Wettbewerbsregeln zu

benennen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Luftraumnutzern im gleichen Zuge durch das Unionsrecht anerkannte Rechte und Freiheiten wie der freie Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs nach Art. 58 Abs. 1 AEUV genommen würden.

64 Zudem steht, wie in den Rn. 47 und 48 des vorliegenden Urteils ausgeführt, Luftfahrtunternehmen auch die unternehmerische Freiheit zu, die in Art. 16 der Charta verankert ist und nach dem Unionsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten anerkannt wird.

65 Die unternehmerische Freiheit gilt jedoch nicht schrankenlos. Sie kann einer Vielzahl von Eingriffen der öffentlichen Gewalt unterworfen werden, die im allgemeinen Interesse die Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit beschränken können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. Januar 2013, Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, Rn. 45 und 46, vom 16. Juli 2020, Adusbef u. a., C-686/18, EU:C:2020:567, Rn. 83, sowie vom 24. September 2020, YS [Betriebspensionen leitender Angestellter], C-223/19, EU:C:2020:753, Rn. 88).

66 Im Übrigen sind nach Art. 52 Abs. 1 der Charta Einschränkungen der Ausübung der in der Charta verankerten Rechte und Freiheiten wie der unternehmerischen Freiheit gestattet, sofern diese Einschränkungen gesetzlich vorgesehen sind, den Wesensgehalt dieser Rechte und Freiheiten achten sowie – unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – erforderlich sind und den von der Union anerkannten dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen oder den Erfordernissen des Schutzes der Rechte und Freiheiten anderer tatsächlich entsprechen (Urteile vom 16. Juli 2020, Adusbef u. a., C-686/18, EU:C:2020:567, Rn. 86, sowie vom 24. September 2020, YS [Betriebspensionen leitender Angestellter], C-223/19, EU:C:2020:753, Rn. 88).

67 Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, gegebenenfalls zu prüfen, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. Insoweit ist jedoch darauf hinzuweisen, dass, wie sich aus Rn. 46 des vorliegenden Urteils ergibt, die Ausübung des Rechts von Luftraumnutzern wie Luftfahrtunternehmen, Flugdienste in der Union durchzuführen, Sicherheitsbedürfnissen untergeordnet ist. Des Weiteren hat der Gerichtshof bereits bestätigt, dass es sich beim Ziel der Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa um eine dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung handelt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. Juli 2017, Fries, C-190/16, EU:C:2017:513, Rn. 43).

68 Nach alledem ist auf die zweite Frage zu antworten, dass die Verordnung Nr. 550/2004 im Licht ihres fünften Erwägungsgrundes sowie von Art. 58 Abs. 1 AEUV und von Art. 16 der Charta dahin auszulegen ist, dass sie die Anwendung der im AEU-Vertrag geregelten Wettbewerbsvorschriften auf mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse zusammenhängende Flugverkehrsdienste wie die in dieser Verordnung vorgesehenen ausschließt, aber die Anwendung der Vorschriften des AEU-Vertrags und der Charta über Rechte und Freiheiten der Luftraumnutzer wie Rechte in Verbindung mit dem freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs und der unternehmerischen Freiheit nicht ausschließt.

Kosten

69 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 geänderten Fassung ist in Verbindung mit Art. 2 Nr. 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) in der durch die Verordnung Nr. 1070/2009 geänderten Fassung und im Licht von Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union dahin auszulegen, dass er Luftraumnutzern wie Luftfahrtunternehmen ein Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf vor den nationalen Gerichten gegen den Dienstleister für Flugverkehrsdienste verleiht, um die behaupteten Verstöße gegen die diesem obliegende Verpflichtung zur Erbringung von Diensten gerichtlich überprüfen zu lassen.**

2. **Die Verordnung Nr. 550/2004 in der durch die Verordnung Nr. 1070/2009 geänderten Fassung ist im Licht ihres fünften Erwägungsgrundes sowie von Art. 58 Abs. 1 AEUV und von Art. 16 der Charta der Grundrechte dahin auszulegen, dass sie die Anwendung der im AEU-Vertrag geregelten Wettbewerbsvorschriften auf mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse zusammenhängende Flugverkehrsdienste wie die in dieser Verordnung vorgesehenen ausschließt, aber die Anwendung der Vorschriften des AEU-Vertrags und dieser Charta über Rechte und Freiheiten der Luftraumnutzer wie Rechte in Verbindung mit dem freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs und der unternehmerischen Freiheit nicht ausschließt.**

Unterschriften