Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2022. gada 2. jūnijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 549/2004 – Regula (EK) Nr. 550/2004 – Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs – Lēmums slēgt gaisa telpu – Publiskās varas prerogatīvu īstenošana – Gaisa telpas izmantošana – Aviosabiedrības – Tiesības celt prasību par lēmumu slēgt gaisa telpu – LESD 58. pants – Pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā – Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 16. un 47. pants – Darījumdarbības brīvība – Tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību

Lietā C-353/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi* (Eno Uzņēmējdarbības lietu tiesas Šarleruā teritoriālā nodaļa, Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2020. gada 23. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 31. jūlijā, tiesvedībā

Skeyes

pret

Ryanair DAC,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*] (referente), tiesneši N. Jēskinens [*N. Jääskinen*], M. Safjans [*M. Safjan*], N. Pisarra [*N. Piçarra*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerāladvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

sekretārs: M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2021. gada 20. oktobra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Skeyes* vārdā – *N. Becker*, *R. Thüngen* un *K. De Vulder*, advokāti,

– *Ryanair DAC* vārdā – *A. Cassart*, *A.-V. Rensonnet* un *E. Vahida*, advokāti, *S. Rating*, *abogado* un *Rechtsanwalt*, kā arī *I.-G. Metaxas-Maranghidis*, *dikigoros*,

* Tiesvedības valoda – franču.

– Beļģijas valdības vārdā – *L. Van den Broeck* un *C. Pochet*, kā arī vārdā – *S. Baeyens* un *P. Cottin*, pārstāvji, kam palīdz *L. Delmotte* un *B. Van Hyfte*, *advocaten*,

– Spānijas valdības vārdā – *J. Rodríguez de la Rúa Puig*, pārstāvis,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna* un *T. Lisiewski*, kā arī *S. Żyrek*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *P. Berghe*, *T. Franchoo* un *W. Mölls*, kā arī *B. Sasinowska*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2022. gada 13. janvāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV 2004, L 96, 10. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris) (OV 2009, L 300, 34. lpp.) (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 550/2004").

2 Šis lūgums iesniegts tiesvedībā starp autonomo valsts uzņēmumu *Skeyes* un aviosabiedrību *Ryanair DAC* saistībā ar lēmumu, ko izņēmuma kārtā pieņēmusi *Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi* (Eno Uzņēmējdarbības lietu tiesas Šarleruā teritoriālā nodaļa, Beļģija), ar kuru *Skeyes*, pamatojoties uz savu darbinieku kolektīvu rīcību, ir uzdots nodrošināt pakalpojumu, kuram tā ir vienīgais pakalpojumu sniedzējs, lai gaisa satiksme varētu tikt veikta parastā kārtībā.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Regula Nr. 549/2004

3 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV 2004, L 96, 1. lpp.), kas grozīta ar Regulu Nr. 1070/2009 (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 549/2004"), 3. apsvērumu:

"Gaisa transporta sistēmas nevainojamai darbībai nepieciešams aeronavigācijas pakalpojumu pastāvīgs, augsts drošības līmenis, kas optimāli ļautu izmantot Eiropas gaisa telpu, un pastāvīgs, augsts drošības līmenis gaisa satiksmē, lai vispārējās interesēs pildītu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas pienākumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Tāpēc atbildības un kompetences ziņā tas jāveic, ievērojot stingrākos standartus."

4 Minētās regulas 1. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas mērķis ir uzlabot esošos drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*) sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Šajā Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, kas ietver maršrutus, maršrutu pārvaldīšanu un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties tikai uz drošību, efektivitāti un tehniskiem apsvērumiem gaisa telpas izmantotāju interesēs. Šo mērķi īstenojot, šīs regulas mērķis ir izveidot saskaņotu tiesisko regulējumu, lai radītu Eiropas vienoto gaisa telpu."

5 Saskaņā ar minētās regulas 2. pantu "Definīcijas":

"4. "Aeronavigācijas pakalpojumi" ir gaisa satiksmes pakalpojumi: saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi; meteoroloģiskie pakalpojumi, kas vajadzīgi aeronavigācijai, un aeronavigācijas informācijas pakalpojumi.

[..]

8. "Gaisa telpas izmantotāji" ir vispārējai gaisa satiksmei izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti.

[..]"

Regula Nr. 550/2004

6 Saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 3.–5., 10., 13. un 22. apsvērumu:

"(3) Ar [Regulu Nr. 549/2004] nosaka pamatu vienotās Eiropas gaisa telpas izveidei.

(4) Lai izveidotu vienoto Eiropas gaisa telpu, jāpieņem pasākumi, lai nodrošinātu drošus un efektīvus aeronavigācijas pakalpojumus, kas ir saderīgi ar gaisa telpas organizāciju un izmantošanu, kura paredzēta ar [Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV 2004, L 96, 20. lpp.)]. Saskaņotas organizācijas izveide šādu pakalpojumu sniegšanai ir nozīmīga, lai pietiekami reaģētu uz gaisa telpas izmantotāju pieprasījumu un droši un efektīvi regulētu gaisa satiksmi.

(5) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru izmantošanu, kurām nav ekonomiska rakstura, kas attaisno Līguma konkurences noteikumu piemērošanu.

[..]

(10) Garantējot pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību, jāizveido kopīga sistēma aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertificēšanai, kas ir līdzeklis minēto pakalpojumu sniedzēju tiesību un pienākumu noteikšanai un regulārai atbilstības uzraudzībai.

[..]

(13) Sakaru, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu, kā arī aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšana jāorganizē saskaņā ar tirgus nosacījumiem, ņemot vērā šādu pakalpojumu īpašās funkcijas un uzturot augsta līmeņa drošību.

[..]

(22) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji piedāvā noteiktas iekārtas un pakalpojumus, kas ir tieši saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju un kuru izmaksas tiem jāsedz pēc principa "maksā izmantotājs", kas nozīmē, ka gaisa telpas izmantotājiem to radītās izmaksas jāatlīdzina izmantošanas vietā vai pēc iespējas tuvu tai."

7 Šīs regulas 1. panta "Piemērošanas joma un mērķis" 1. punktā ir noteikts:

"Pamatregulas piemērošanas jomā [Regula Nr. 549/2004] attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā. Šīs regulas mērķis ir noteikt kopīgas prasības drošai un efektīvai aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai Kopienā."

8 Minētās regulas 7. pantā "Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikācija" ir noteikts:

"1. Uz visu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu [Savienībā] attiecināma sertifikācija, ko veic dalībvalstis.

[..]

3. Dalībvalstu uzraudzības iestādes izdod sertifikātus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, ja tie atbilst kopīgajām prasībām, kas minētas 6. pantā. Sertifikātus var izdot atsevišķi katra veida aeronavigācijas pakalpojumiem, kas noteikti pamatregulas 2. pantā, vai šādu pakalpojumu paketei, cita starpā, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs neatkarīgi no sava juridiskā statusa darbojas un uztur savas sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmas. Sertifikātus regulāri pārbauda.

4. Sertifikātos norāda aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus, to skaitā nediskriminējošu pieeju pakalpojumiem, kas paredzēti gaisa telpas izmantotājiem, īpaši attiecībā uz drošību. Uz sertifikāciju drīkst attiecināt tikai tos nosacījumus, kas noteikti II pielikumā. Šie nosacījumi ir objektīvi pamatoti, nediskriminējoši, samērīgi un pārredzami.

[..]

7. Dalībvalstu uzraudzības iestādes uzrauga atbilstību kopīgajām prasībām un nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātiem. Informāciju par šādu uzraudzību iekļauj gada ziņojumos, kas dalībvalstīm jāiesniedz, ievērojot pamatregulas 12. panta 1. punktu. Ja dalībvalsts uzraudzības iestāde konstatē, ka sertifikāta turētājs vairs neatbilst šādām prasībām vai nosacījumiem, tad tā veic attiecīgus pasākumus, nodrošinot pakalpojumu nepārtrauktību ar nosacījumu, ka netiek apdraudēta drošība. Šādi pasākumi var ietvert sertifikāta atsaukšanu.

[..]"

9 Šīs pašas regulas 8. pantā "Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana" ir paredzēts:

"1. Dalībvalstis nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam dalībvalstis izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Kopienā derīgs sertifikāts.

2. Lai sniegtu pārrobežu pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka valsts tiesību sistēma nerada šķēršļus atbilstībai šim pantam un 10. panta 3. punktam, nosakot, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas sniedz pakalpojumus gaisa telpā, attiecīgajai dalībvalstij uzņemoties atbildību:

a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder dalībvalstij vai tās pilsoņiem;

b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai oficiālo adresi atrodas attiecīgajā dalībvalstī; vai

c) izmanto vienīgi attiecīgās dalībvalsts objektus.

3. Dalībvalstis nosaka izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos var iekļaut nosacījumus savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.

4. Dalībvalstīm ir pastāvīgas pilnvaras izvēlēties pakalpojumu sniedzēju ar nosacījumu, ka pēdējais atbilst prasībām un nosacījumiem, kas minēti 6. un 7. pantā.

5. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas izveidoti atbilstoši 9.a pantam un aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis atbilstoši šā panta 1. punktam kopīgi izraugās vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus vismaz vienu mēnesi pirms attiecīgā bloka darbības uzsākšanas.

6. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par visiem lēmumiem, ko tās saskaņā ar šo pantu pieņem attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild."

10 Saskaņā ar Direktīvas 550/2004 15. panta 1. punktu:

"Tarifikācijas sistēma pamatojas uz to aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu uzskaiti, kas pakalpojumu sniedzējiem rodas par labu gaisa telpas izmantotājiem. Sistēmā šīs izmaksas sadala starp izmantotāju kategorijām."

Regula (EK) Nr. 1008/2008

11 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.) 2. panta nosaukums ir "Definīcijas". Tajā noteikts:

"Šajā regulā:

[..]

14) "satiksmes tiesības" ir tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām [Savienības] lidostām;

[..]."

12 Minētās regulas 15. panta 1. punktā ir paredzēts:

"[Savienības] gaisa pārvadātājiem ir tiesības [Savienībā] veikt gaisa pārvadājumus."

13 Minētās regulas 19. panta 1. punktā ir noteikts:

"Satiksmes tiesību izmantošana ir pakļauta publicētiem [Savienības], valsts, reģionālajiem vai vietējiem darbības noteikumiem attiecībā uz drošību, drošumu, vides aizsardzību un laika nišu sadali."

Beļģijas tiesības

14 1991. gada 21. marta *loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques* (Likums par dažu valsts tautsaimniecības uzņēmumu reformu) (1991. gada 27. marta *Moniteur belge*, 6155. lpp.), redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – "Likums par valsts uzņēmumiem"), 1. panta 1. un 4. punktā ir paredzēts:

"1. Ikviens publisko interešu subjekts, kuram attiecīgajā rūpniecības vai tirdzniecības nozarē ir jābūt pārvaldības autonomijai, pēc tam, kad tā statuss ar likumu ir saskaņots ar šīs sadaļas noteikumiem, var iegūt šādu autonomiju, noslēdzot pārvaldības līgumu ar valsti saskaņā ar šī likuma nosacījumiem.

[..]

4. Subjekti, kas klasificēti kā autonomi valsts uzņēmumi, ir:

[..]

4° *Skeyes*."

15 Likuma par valsts uzņēmumiem 170. pantā ir noteikts:

"*Skeyes* mērķis ir:

1° nodrošināt aeronavigācijas drošību gaisa telpā, par ko ir atbildīga Beļģijas valsts saskaņā ar 1944. gada 7. decembra Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju – it īpaši tās 2. pielikumu –, kura apstiprināta ar 1947. gada 30. aprīļa likumu, vai saskaņā ar jebkuru citu starptautisku nolīgumu;

2° nodrošināt *Bruxelles-National* lidostā gaisa kuģu, kas tuvojas, nosēžas, paceļas un atrodas uz skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem, kustības kontroli, kā arī gaisa kuģu manevru vadīšanu uz peroniem un turpināt nodrošināt gaisa satiksmes drošību reģionālajās valsts lidostās un lidlaukos saskaņā ar 1989. gada 30. novembrī ar reģioniem noslēgto sadarbības nolīgumu;

3° sniegt aeronavigācijas un lidostu policijas un inspekcijas dienestiem informāciju par gaisa kuģiem, to pilotāžu, kustību un novērojamo ietekmi;

4° sniegt aeronavigācijai paredzēto meteoroloģisko informāciju, kā arī telekomunikāciju pakalpojumus vai citus pakalpojumus, kas saistīti ar 1. vai 2. punktā minētajām darbībām."

16 Likuma par valsts uzņēmumiem 171. pantā ir noteikts:

"170. panta 1.–3. punktā minētās darbības ir sabiedrisko pakalpojumu uzdevumi."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

17 Beļģijas Karaliste saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 8. pantu ir iecēlusi *Skeyes* par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju gaisa telpā, par ko ir atbildīga šī dalībvalsts (turpmāk tekstā – "Beļģijas gaisa telpa"). Tās uzdevums tostarp ir nodrošināt gaisa satiksmes drošību Beļģijas gaisa telpā. Šajā ziņā *Skeyes* ir pilnvarota veikt tā sauktos *zero rate* ["nulles likmes"] pasākumus, kas nozīmē, ka Beļģijas gaisa telpā vai noteiktos šīs zonas sektoros nav atļauta ne pacelšanās, ne nolaišanās vai tranzīts.

18 Vairāku gaisa satiksmes dispečeru kolektīvo rīcību rezultātā laikposmā no 2019. gada februāra līdz maijam *Skeyes* vairākkārt bija spiests slēgt Beļģijas gaisa telpu pieejamu darbinieku nepietiekamības dēļ.

19 2019. gada 16. maijā *Skeyes* nolēma slēgt Beļģijas gaisa telpu gaisa satiksmes kontrolieru streika dēļ; *Ryanair*, kas darbojas Beļģijā esošajās lidostās, ārkārtas steidzamības kārtā vērsās *Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi* (Eno Uzņēmējdarbības lietu tiesas Šarleruā teritoriālā nodaļa, Beļģija), kas ir iesniedzējtiesa, ar lūgumu uzdot *Skeyes* nodrošināt normālu gaisa satiksmes darbību.

20 Šī tiesa *Ryanair* prasību apmierināja ar tās pašas dienas rīkojumu, piespriežot kavējuma naudu 25 0000 EUR apmērā par katru stundu, kurā gaisa kontrolieru streika dēļ Beļģijas gaisa telpa paliks slēgta. Šī rīkojuma iedarbība bija ierobežota ar laikposmu no 2019. gada 16. līdz 24. maijam.

21 Šo rīkojumu *Ryanair* saņēma 2019. gada 16. maijā pēc Beļģijas gaisa telpas atvēršanas. Tā kā līdz 2019. gada 24. maijam nenotika jauna slēgšana, šis rīkojums beidza radīt tiesiskās sekas un kavējuma nauda netika piemērota.

22 2019. gada 21. jūnijā *Skeyes* iesniedzējtiesā iesniedza iebildumu pret 2019. gada 16. maija rīkojumu. Tā galvenokārt apgalvo, ka iesniedzējtiesai nebija kompetences izskatīt prasību, kas attiecas uz tās kā Beļģijas gaisa satiksmes dispečeres funkciju. *Ryanair* neesot nekādu subjektīvo tiesību, kas tai ļautu iesniegt šādu pieteikumu, jo Beļģijas gaisa telpas regulējums ir tikai *Skeyes* kompetencē. Pakārtoti, *Skeyes* uzskata, ka, tā kā tā ir publisko tiesību sabiedrība, uz to nevar attiekties iesniedzējtiesas, kas ir civiltiesa, kompetence.

23 Iesniedzējtiesa uzskata, ka *Ryanair* prasības pieteikums bija balstīts uz tādu subjektīvu tiesību esamību kā tiesības nesamērīgi netraucēt aviosabiedrības saimnieciskās darbības veikšanai, tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzību pret *Skeyes*, kā arī tiesības prasīt, lai pēdējai minētajai tiktu aizliegts no jauna slēgt gaisa telpu, pretējā gadījumā paredzot kavējuma naudu.

24 Šī tiesa jautā, vai, neraugoties uz *Skeyes* rīcības brīvību lemt par Beļģijas gaisa telpas slēgšanas iespēju, tādām aviosabiedrībām kā *Ryanair* saskaņā ar Regulu Nr. 550/2004 ir jābūt pieejamiem efektīviem tiesību aizsardzības līdzekļiem, kas tām ļauj nodrošināt savu tiesību aizsardzību *Skeyes* pienākumu neizpildes gadījumā.

25 Šādos apstākļos *Tribunal de l'entreprise du Hainaut, division de Charleroi* (Eno Uzņēmējdarbības lietu tiesas Šarleruā teritoriālā nodaļa, Beļģija), nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regula Nr. 550/2004 un it īpaši tās 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstīm ar to tiek atļauts neattiecināt šīs dalībvalsts tiesu kontroli uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja pakalpojumu sniegšanas pienākuma apgalvoto neizpildi, vai arī [Regulas Nr. 550/2004] normas ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar tām dalībvalstīm ir noteikts pienākums organizēt efektīvu pārsūdzības mehānismu par iespējamiem pārkāpumiem, ņemot vērā sniedzamo pakalpojumu raksturu?

2) Vai Regula Nr. 550/2004, kurā ir noteikts, ka "gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru izmantošanu, kurām nav ekonomiska rakstura, kas attaisno Līguma konkurences noteikumu piemērošanu", ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to tiek izslēgti ne tikai paši konkurences noteikumi, bet arī visi citi noteikumi, kuri ir piemērojami valsts uzņēmumiem, kas darbojas preču un pakalpojumu tirgū, un kuri netieši ietekmē konkurenci, piemēram, tādi, ar kuriem ir aizliegts likt šķēršļus brīvībai veikt uzņēmējdarbību un sniegt pakalpojumus?"

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

26 Beļģijas valdība uzskata, ka abi prejudiciālie jautājumi ir nepieņemami.

27 Attiecībā uz pirmo jautājumu iesniedzējtiesa esot tikai atkārtojusi *Skeyes* nostāju. Tā neesot precizējusi atbilstošās valsts tiesību normas un neesot paskaidrojusi šī jautājuma lietderību strīda atrisināšanā. Runājot par otro jautājumu, tas esot formulēts pārāk vispārīgi, lai ļautu lietas dalībniekiem un ieinteresētajām personām iesniegt rakstveida apsvērumus, it īpaši neievērojot Tiesas Reglamenta 94. panta prasības.

28 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru uz jautājumiem par Savienības tiesību interpretāciju, kurus valsts tiesa uzdevusi savas atbildības ietvaros noteiktā tiesiskā regulējuma un faktisko apstākļu kontekstā un kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda, attiecas atbilstības pieņēmums. Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālu jautājumu saskaņā ar LESD 267. pantu tikai tad, ja it īpaši nav izpildītas Reglamenta 94. pantā izvirzītās prasības attiecībā uz lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu saturu vai ja ir acīmredzams, ka Savienības tiesību normas interpretācijai vai spēkā esamības vērtējumam, ko lūgusi valsts tiesa, nav nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, vai ja problēmai ir hipotētisks raksturs (spriedums, 2021. gada 25. marts, *Obala i lučice*, C-307/19, EU:C:2021:236, 48. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

29 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu sniegtajiem paskaidrojumiem un it īpaši no apsvērumiem, kas veltīti valsts judikatūras par civillietu tiesu jurisdikciju izklāstam, nepārprotami izriet, ka tā uzskata, ka atbilde uz uzdotajiem jautājumiem ir nepieciešama, lai tā varētu lemt par tajā izskatāmo strīdu. Jo īpaši šiem jautājumiem būtu jāļauj tai, no vienas puses, lemt par savu kompetenci attiecībā uz *Skeyes* pilnvarām saskaņā ar Regulu Nr. 550/2004 un, no otras puses, noteikt, vai aviosabiedrība var atsaukties uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vai darbības brīvību pret *Skeyes* lēmumu, kas pieņemts saistībā ar tās prerogatīvām sniegt sabiedriskos pakalpojumus.

30 No iepriekš minētā izriet, ka prejudiciālie jautājumi ir pieņemami.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Ievada apsvērumi

31 Jāatgādina, ka Regula Nr. 550/2004, uz kuru saskaņā ar tās 3. un 4. apsvērumu un 1. panta 1. punktu attiecas prejudiciālie jautājumi, ir piemērojama Regulas Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, tiesību normu kontekstā.

32 Saskaņā ar Regulas Nr. 549/2004 1. panta 1. punktu Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas mērķis ir uzlabot esošos drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Minētās regulas 2. panta 8. punktā šie izmantotāji ir definēti kā gaisa kuģu ekspluatanti, kas darbojas saskaņā ar vispārējiem gaisa satiksmes noteikumiem.

33 Tādējādi no iepriekšējā punktā minētajām tiesību normām izriet, ka aviosabiedrības kā gaisa kuģu ekspluatanti ir gaisa telpas lietotāji.

34 Tieši šo apsvērumu kontekstā ir jāatbild uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem.

Par pirmo jautājumu

35 Ar savu pirmo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 550/2004 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to tādiem gaisa telpas izmantotājiem kā aviosabiedrības valsts tiesās tiek piešķirtas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību pret gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, lai pakļautu pārbaudei tiesā apgalvoto pakalpojumu sniegšanas pienākuma – kas tam ir uzlikts, īstenojot sabiedriskā pakalpojuma prerogatīvas, – neizpildi.

36 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 8. panta 1. punktu dalībvalstis garantē gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu ekskluzīvā veidā konkrētos gaisa telpas blokos, kas pieder pie gaisa telpas, par kuru tās ir atbildīgas, un šim nolūkam tās izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Savienībā derīgs sertifikāts. Šīs regulas 8. panta 3. punktā ir skaidri precizēts, ka tieši dalībvalstis nosaka izraudzītā pakalpojuma sniedzēja tiesības, kā arī pienākumus.

37 Turklāt šajā regulā nav nevienas īpašas tiesību normas, kuras mērķis būtu piešķirt gaisa telpas lietotājiem tiesības celt prasību tiesā par minētā pakalpojumu sniedzēja lēmumiem.

38 Šādos apstākļos, lai noteiktu, vai – lai gan Regulas Nr. 550/2004 8. pantā šajā ziņā nekas nav teikts – šiem izmantotājiem tomēr ir tiesības celt prasību, ir jāņem vērā ne tikai šīs tiesību normas teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ietverta, izvirzītie mērķi.

39 Gan no Regulas Nr. 550/2004 8. panta konteksta, gan no mērķa izriet, ka gaisa telpas lietotājiem, tādiem kā aviosabiedrības, ir noteiktas tiesības, kuras var ietekmēt šīs telpas slēgšana.

40 Pirmām kārtām, attiecībā uz Regulas Nr. 550/2004 8. panta kontekstu, pirmkārt, jānorāda, ka minētās regulas 7. panta 3. punktā paredzēts, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai nepieciešamos sertifikātus valsts uzraudzības iestādes var izsniegt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem par katru no Regulas Nr. 549/2004 2. pantā noteiktajiem pakalpojumiem vai par pakalpojumu kopumu.

41 Saskaņā ar pēdējās minētās tiesību normas 4. punktu šie pakalpojumi papildus gaisa satiksmes pakalpojumiem ietver saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus, gaisa satiksmei paredzētos meteoroloģiskos pakalpojumus un aeronavigācijas informācijas pakalpojumus. Turklāt no Regulas Nr. 549/2004 3. apsvēruma izriet, ka šie pakalpojumi ietilpst vispārējās interesēs, kas ietver sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

42 Otrkārt, Regulas Nr. 550/2004 7. panta 4. punktā prasīts, lai gaisa telpas izmantotāji varētu piekļūt minētajiem pakalpojumiem nediskriminējošā veidā. Turklāt tieši šiem izmantotājiem saskaņā ar šīs regulas 15. pantu, lasot to kopā ar tās 22. apsvērumu, jāsedz izmaksas par aeronavigācijas pakalpojumiem, kas sniegti tiem par labu vai kas tieši saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju.

43 Tādējādi no Regulas Nr. 550/2004 8. panta konteksta izriet, ka saskaņā ar šo tiesību normu izraudzītā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja pienākumi ir pakalpojumi, kas var būt nepieciešami gaisa telpas izmantotāju saimnieciskajai darbībai.

44 Otrām kārtām, attiecībā uz Regulas Nr. 550/2004 mērķiem no tās 10. apsvēruma un 1. panta 1. punkta, 7. panta 1. punkta un 7. panta izriet, ka tās mērķis ir nodrošināt visu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību Eiropas vienotajā gaisa telpā.

45 No tā izriet, ka, ņemot vērā kontekstu, kādā iekļaujas Regulas Nr. 550/2004 8. pants, un šīs regulas mērķi, minētās regulas 8. pantā, lasot to kopsakarā ar Regulas Nr. 549/2004 2. panta 4. punktu, paredzētie pienākumi ir pakalpojumi, kas sniegti gaisa telpas izmantotāju interesēs, un tādējādi tie tiem var piešķirt tiesības, kuras varētu ietekmēt gaisa telpas slēgšana.

46 Tomēr, lai gan tādiem gaisa telpas lietotājiem kā aviosabiedrības ir ar piemērojamajām Savienības atvasinātajām tiesībām piešķirtās tiesības, uz šiem pēdējiem attiecas arī Savienības tiesību normas par drošību, kā to apliecina, pirmkārt, Regulas Nr. 549/2004 3. apsvērums un, otrkārt, Regulas Nr. 1008/2008 19. panta 1. punkts. Kā savu secinājumu 43. punktā uzsver ģenerāladvokāts, Regulu Nr. 549/2004 un Nr. 550/2004 mērķis ir aviācijas drošība. Tas ietilpst kontekstā, kurā lēmumu par gaisa telpas slēgšanu pieņēmis gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs.

47 Turklāt, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 38. punktā, šiem lietotājiem ir arī Savienības primārajās tiesībās paredzētās tiesības un brīvības, tostarp Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 16. pantā atzītā darījumdarbības brīvība.

48 Saskaņā ar Hartas 16. pantu darījumdarbības brīvību atzīst saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un valstu tiesību aktiem un praksi. Ar šo pantu piešķirtā aizsardzība ietver brīvību veikt saimniecisku darbību vai komercdarbību, līgumslēgšanas brīvību un brīvu konkurenci (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 22. janvāris, *Sky Österreich*, C-283/11, EU:C:2013:28, 41. un 42. punkts, kā arī 2021. gada 15. aprīlis, *Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche (Anie)* u.c., C-798/18 un C-799/18, EU:C:2021:280, 55., kā arī 56. punkts).

49 No tā izriet, ka tādam gaisa telpas lietotājam kā *Ryanair* ir noteiktas tiesības saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 8. pantu, lasot to kopā ar Regulas Nr. 549/2004 2. panta 4. punktu, un ir jāuzskata, ka ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja pieņemtu lēmumu par gaisa telpas slēgšanu šīs tiesības var tikt aizskartas.

50 Attiecībā uz Savienības tiesībās garantētajām tiesībām un brīvībām Hartas 47. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka ikvienai personai, kuras tiesības un brīvības, kas garantētas Savienības tiesībās, tikušas pārkāptas, ir tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību saskaņā ar šajā pantā paredzētajiem nosacījumiem.

51 Šīm tiesībām atbilst LES 19. panta 1. punkta otrajā daļā minētais dalībvalstu pienākums nodrošināt tiesību aizsardzības līdzekļus, kas ir pietiekami efektīvi tiesiskās aizsardzības nodrošināšanai jomās, uz kurām attiecas Savienības tiesības (spriedumi, 2017. gada 16. maijs, *Berlioz Investment Fund*, C-682/15, EU:C:2017:373, 44. punkts, un 2020. gada 6. oktobris, *État luxembourgeois* (Tiesības apstrīdēt tiesā informācijas sniegšanas pieprasījumu nodokļu jomā), C-245/19 un C-246/19, EU:C:2020:795, 47. punkts).

52 Paturot to prātā, tā kā šajā jomā nepastāv Savienības tiesību normas, saskaņā ar procesuālās autonomijas principu katras dalībvalsts tiesību sistēmā ir jāparedz procesuālie noteikumi attiecībā uz tiesību aizsardzības līdzekļiem, tomēr ar nosacījumu, ka šie noteikumi nav mazāk labvēlīgi par tiem, kas reglamentē līdzīgas situācijas, uz kurām attiecas valsts tiesības (līdzvērtības princips), un ka tie nepadara praktiski neiespējamu vai pārmērīgi neapgrūtina to tiesību īstenošanu, kuras piešķirtas Savienības tiesībās (efektivitātes princips) (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 21. decembris, *Randstad Italia*, C-497/20, EU:C:2021:1037, 58. punkts).

53 Turklāt, tā kā tiesvedība pamatlietā ir saistīta ar pieteikumu, kas iesniegts ārkārtas steidzamības kārtībā, ir jāatgādina, ka valsts tiesai, izskatot ar Savienības tiesībām saistītu strīdu, ir jābūt iespējai noteikt pagaidu pasākumus, lai garantētu pilnīgu efektivitāti tiesas nolēmumam, kas jāpieņem par tiesību pastāvēšanu, kuras ir pamatotas ar Savienības tiesībām (spriedumi, 2007. gada 13. marts, *Unibet*, C-432/05, EU:C:2007:163, 67. punkts, kā arī 2020. gada 14. maijs, *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság*, C-924/19 PPU un C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, 297. punkts).

54 Tā kā pamatlietā ir runa vienīgi par efektivitātes principu, ir jānorāda, ka Savienības tiesības neprasa dalībvalstīm paredzēt citus tiesību aizsardzības līdzekļus kā vien tos, kas noteikti valsts tiesībās, ja vien no attiecīgās valsts tiesību sistēmas kopumā izriet, ka nepastāv tiesību aizsardzības līdzekļi, kurus izmantojot varētu kaut vai pakārtoti nodrošināt to tiesību aizsardzību, kuras attiecīgajām personām izriet no Savienības tiesībām, vai arī ja vienīgā attiecīgo personu iespēja piekļūt tiesai būtu būt spiestiem izdarīt tiesību pārkāpumu (spriedums, 2021. gada 21. decembris, *Randstad Italia*, C-497/20, EU:C:2021:1037, 62. punkts).

55 Attiecībā uz pamatlietu no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka pastāv dualitāte attiecībā uz civillietu tiesu un *Conseil d'État* (Valsts padome, Beļģija) kompetenci. Šajā ziņā saskaņā ar Savienības tiesībām attiecīgā dalībvalsts var izvēlēties, vai kompetenci pieņemt nolēmumu piešķirt administratīvajai tiesai vai civillietu tiesām, vai pat abām tiesām saskaņā ar tās paredzētajiem noteikumiem par kompetenču sadalījumu, ar nosacījumu, ka šie noteikumi nepadara praktiski neiespējamu vai pārmērīgi neapgrūtina ar Savienības tiesībām piešķirto tiesību īstenošanu.

56 Savukārt, ja rīcības brīvība, kas attiecīgā gadījumā ir administratīvajai iestādei vai autonomam valsts uzņēmumam, tādam kā *Skeyes*, īstenojot savas publiskās varas prerogatīvas, var tikt ņemta vērā, lai noteiktu pārbaudes tiesā apjomu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 2. septembris, *Association of Independent Meat Suppliers* un *Cleveland Meat Company*, C-579/19, EU:C:2021:665, 78. un 79. punkts), tas nevar izraisīt to, ka tiesai nav kompetences nodrošināt Savienības tiesībās piešķirto tiesību īstenošanu un prasības efektivitāti.

57 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 550/2004 8. pants, lasot to kopsakarā ar Regulas Nr. 549/2004 2. panta 4. punktu un ņemot vērā Hartas 47. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to gaisa telpas izmantotājiem, piemēram, aviosabiedrībām, ir piešķirtas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību valsts tiesās pret gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, lai tiesā izskatītu apgalvoto pakalpojumu sniegšanas pienākuma, kas ir šim pakalpojumu sniedzējam, neizpildi.

Par otro jautājumu

58 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regula Nr. 550/2004, lasot to kopsakarā ar tās 5. apsvērumu, kā arī LESD 58. panta 1. punktu un Hartas 16. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir izslēgta LESD paredzēto konkurences noteikumu piemērošana aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, kas ir saistīti ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, kā tas ir paredzēts šajā regulā, kā arī noteikumu piemērošanai par gaisa telpas izmantotāju tiesībām un brīvībām, piemēram, pakalpojumu sniegšanas brīvību un darījumdarbības brīvību.

59 Saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 5. apsvērumu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, kā paredzēts šajā regulā, ir saistīta ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, kam nav ekonomiska rakstura, kas pamato Līguma konkurences noteikumu piemērošanu.

60 Šajā sakarā vispirms jāatgādina, ka Savienības akta preambulā var precizēt minētā akta tiesību normu saturu, taču tai nav saistoša juridiska spēka. Tāpēc uz to nevar atsaukties ne tādēļ, lai atkāptos no pašām attiecīgā akta tiesību normām, ne arī lai interpretētu šīs tiesību normas acīmredzami pretēji to formulējumam (spriedums, 2019. gada 19. decembris, *Puppinck* u.c./Komisija, C-418/18 P, EU:C:2019:1113, 75. un 76. punkts).

61 Regulas Nr. 550/2004 5. apsvēruma būtība nav konkretizēta nevienā šīs regulas normā.

62 Turpinot – lai gan šajā apsvērumā būtībā ir atspoguļota Tiesas judikatūra, saskaņā ar kuru aeronavigācijas satiksmes pakalpojumu sniegšanai, ja tā ir saistīta ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, nav saimnieciska rakstura, kas pamatotu LESD konkurences tiesību normu piemērošanu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1994. gada 19. janvāris, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, 30. punkts, kā arī 2009. gada 26. marts, *SELEX Sistemi Integrati* /Komisija, C-113/07 P, EU:C:2009:191, 71. punkts), šīs regulas 13. apsvērumā savukārt ir norādīts, ka sakaru, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu, kā arī aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšana ir jāorganizē saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

63 Visbeidzot, lai gan aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana ir saistīta ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, kas ļauj dalībvalstīm, pamatojoties uz Regulas Nr. 550/2004 8. pantu, noteikt gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ārpus konkurences noteikumiem, tas nenozīmē, ka gaisa telpas izmantotājiem tādā pašā veidā tiek liegtas tādas Savienības tiesībās atzītās tiesības un brīvības kā LESD 58. panta 1. punktā paredzētā pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā.

64 Turklāt, kā norādīts šā sprieduma 47. un 48. punktā, aviosabiedrībām ir arī Hartas 16. pantā nostiprinātā darījumdarbības brīvība, kas atzīta saskaņā ar Savienības tiesībām un valstu tiesību aktiem un praksi.

65 Tomēr jāatgādina, ka darījumdarbības brīvība nav absolūta prerogatīva. Uz to var attiekties plašs valsts iestāžu iejaukšanās pasākumu klāsts, kas vispārējās interesēs var noteikt saimnieciskās darbības ierobežojumus (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 22. janvāris, *Sky Österreich*, C-283/11, EU:C:2013:28, 45. un 46. punkts; 2020. gada 16. jūlijs, *Adusbef* u.c., C-686/18, EU:C:2020:567, 83. punkts, kā arī 2020. gada 24. septembris, YS (Vadības personāla arodpensijas), C-223/19, EU:C:2020:753, 88. punkts).

66 Turklāt Hartas 52. panta 1. punktā ir atļauts noteikt tajā nostiprināto tiesību un brīvību, piemēram, darījumdarbības brīvības, izmantošanas ierobežojumus, ciktāl šie ierobežojumi ir paredzēti tiesību aktos, ar tiem tiek respektēta šo tiesību būtība un, ievērojot samērīguma principu, tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējo interešu mērķiem, ko atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības (spriedumi, 2020. gada 16. jūlijs, *Adusbef* u.c., C-686/18, EU:C:2020:567, 86. punkts, kā arī 2020. gada 24. septembris, YS (Vadības personāla arodpensijas), C-223/19, EU:C:2020:753, 88. punkts).

67 Vajadzības gadījumā tieši iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai šie nosacījumi ir izpildīti. Tomēr šajā sakarā jāatgādina, kā tas izriet no šā sprieduma 46. punkta, ka gaisa telpas izmantotāju, piemēram, aviosabiedrību, tiesības sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus Savienībā ir pakļautas drošības prasībām. Turklāt Tiesai jau ir bijusi iespēja apstiprināt, ka mērķis izveidot un uzturēt vienotu un augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā ir vispārējo interešu mērķis (šajā nozīmē skat. Tiesas spriedumu, 2017. gada 5. jūlijs, *Fries*, C-190/16, EU:C:2017:513, 43. punkts).

68 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regula Nr. 550/2004, lasot to kopsakarā ar tās 5. apsvērumu, kā arī LESD 58. panta 1. punktu un Hartas 16. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir izslēgta LESD paredzēto konkurences noteikumu piemērošana aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, kas saistīti ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, kā tas paredzēts šajā regulā, bet tā neizslēdz LESD un Hartas noteikumu piemērošanu attiecībā uz gaisa telpas izmantotāju tiesībām un brīvībām, piemēram, attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā un darījumdarbības brīvību.

Par tiesāšanās izdevumiem

69 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), 8. pants, lasot to kopsakarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula), kas grozīta ar Regulu Nr. 1070/2009, 2. panta 4. punktu un ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka

ar to gaisa telpas izmantotājiem, piemēram, aviosabiedrībām, ir piešķirtas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību valsts tiesā pret gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, lai tiesā izskatītu apgalvoto pakalpojumu sniegšanas pienākuma, kas ir šim pakalpojumu sniedzējam, neizpildi.

2) **Regula Nr. 550/2004, kas grozīta ar Regulu Nr. 1070/2009, lasot to kopsakarā ar tās 5. apsvērumu, kā arī LESD 58. panta 1. punktu un Pamattiesību hartas 16. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir izslēgta LESD paredzēto konkurences noteikumu piemērošana aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, kas saistīti ar publiskās varas prerogatīvu īstenošanu, kā tas paredzēts šajā regulā, bet tā neizslēdz LESD un Hartas noteikumu piemērošanu attiecībā uz gaisa telpas izmantotāju tiesībām un brīvībām, piemēram, attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā un darījumdarbības brīvību.**

[Paraksti]