

Sprawa C-353/20**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

31 lipca 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi (sąd gospodarczy dla Hainaut, wydział w Charleroi, Belgia)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

23 lipca 2020 r.

Strona powodowa:

Skeyes

Strona pozwana:

Ryanair DAC

**Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi
(sąd gospodarczy dla Hainaut, wydział w Charleroi, Belgia)**

Postanowienie**Izba orzekająca w przedmiocie środków tymczasowych**

[Or. 2]

W SPRAWIE:**SKEYES, samodzielne przedsiębiorstwo publiczne** (zwane dawniej BELGOCONTROL), [...] z siedzibą w [...] Brukseli [...];

Strona wnosząca sprzeciw osoby trzeciej [...].

PRZECIWKO:**RYANAIR D.A.C., spółce prawa irlandzkiego**, z siedzibą [w] [...] Swords [...] (Irlandia) [...];

Strona, przeciwko której wniesiono sprzeciw osoby trzeciej [...].

[...] [wzmianki dotyczące procedury]

Po naradzie Sąd wydaje następujące postanowienie:

OMÓWIENIE SPORU

1. SKEYES posiada monopol na zarządzanie cywilnym ruchem lotniczym w Belgii i na kontrolę nad nim; SKEYES stanowi „samodzielne przedsiębiorstwo publiczne” w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r.¹.

Artykuł 1 ustawy o przedsiębiorstwach publicznych stanowi, co następuje:

„§ 1. Każda jednostka interesu publicznego, która powinna dysponować autonomią w zakresie zarządzania w danym sektorze przemysłowym lub handlowym, może, po dostosowaniu w drodze ustawy jej statutu założycielskiego do przepisów niniejszego tytułu, uzyskać taką autonomię poprzez zawarcie z Państwem, na warunkach określonych w niniejszej ustawie, umowy o zarządzanie. (...)

§ 4. Jednostkami uznanymi za samodzielne przedsiębiorstwa publiczne są:

(...)

4° Skeyes”.

Artykuł 170 ustawy precyzuje:

„Do zadań Skeyes należy:

1° zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej, za którą odpowiedzialne jest państwo belgijskie [...] [Or. 3] [...]

[...]”.

W myśl art. 171: *„Działania, o których mowa w art. 170 pkt 1°–3°, stanowią zadania z zakresu usług publicznych”.*

W ramach środków zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego przedsiębiorstwo SKEYES jest upoważnione do zastosowania środka „Zero rate” oznaczającego, że żaden statek powietrzny nie może startować lub lądować w belgijskiej przestrzeni powietrznej lub niektórych sektorach tej przestrzeni ani przelatywać przez tę przestrzeń lub te sektory.

¹ Zmienionej ustawą z dnia 16 grudnia 2015 r. „zmieniającą ustawę z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie reformy niektórych przedsiębiorstw publicznych”.

2. Zadania i cele wyznaczone SKEYES przez państwo belgijskie są zdefiniowane w umowie o zarządzanie; w momencie powstania niniejszego sporu umowa o zarządzanie zawarta w dniu 11 kwietnia 2014 r. wciąż obowiązywała; umowa ta została następnie przedłużona z dniem 24 czerwca 2019 r.
3. Należy również podkreślić, że kontrolerzy ruchu lotniczego należący do personelu stałego SKEYES są zatrudniani na podstawie regulaminu pracowniczego, bez uszczerbku dla uprawnienia SKEYES do zatrudniania personelu na podstawie umowy o pracę².
4. Przewoźnik lotniczy RYANAIR działa w Belgii, wykorzystując lotniska w Charleroi i w Brukseli.
5. SKEYES doświadczyło w przeszłości okresowych napięć pracowniczych, o czym świadczy wyrok Cour d'Appel de Bruxelles (sądu apelacyjnego w Brukseli, Belgia) z dnia 20 listopada 2017 r.³, w którym – na wniosek RYANAIR – uznano co do zasady odpowiedzialność SKEYES w następstwie dzikiego strajku, który miał miejsce we wrześniu 2010 r.
6. Od lutego do maja 2019 r. SKEYES wielokrotnie zamykało belgijską przestrzeń powietrzną z powodu niewystarczającej liczby dostępnych pracowników; ujawniono następujące przypadki:
 - Zamknięcie przestrzeni powietrznej w dniach od 12 lutego, godz. 22.00, do 13 lutego, godz. 22.00; pracownicy SKEYES dołączyli do ogólnokrajowego strajku w dniu 13 lutego, co doprowadziło do odwołania wylotów i przylotów na belgijskich lotniskach;
 - Działanie skierowane na celowe zamknięcie belgijskich lotnisk w dniach 12 i 13 marca; lotniska zamknięto, jedno po drugim, na dwie godziny, w Brukseli od godziny 22.00, w Charleroi od godz. 4.00 do godz. 6.00;
 - Działanie stowarzyszenia zawodowego reprezentującego kontrolerów ruchu lotniczego w dniu 20 marca; pociągnęło ono za sobą opóźnienia w wylotach i w przylotach; **[Or. 4]**
 - Podobne działanie w dniu 28 marca;
 - Działanie w nocy z dnia 15 kwietnia na dzień 16 kwietnia 2019 r., które doprowadziło do zamknięcia belgijskiej przestrzeni powietrznej między północą a godz. 6.00 rano;

² Artykuł 29 § 1 akapit 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r.

³ [...] [odesłania]; wyrok jest przedmiotem skargi kasacyjnej wniesionej do Cour de cassation (sądu kasacyjnego, Belgia), która nie została jeszcze rozpatrzona.

- Działanie w dniu 16 maja, które doprowadziło do zamknięcia przestrzeni powietrznej między godz. 9.30 i godz. 13.00 (zob. poniżej).

RYANAIR wyjaśnia, że w większości przypadków linie lotnicze nie zostały poinformowane w odpowiednim czasie, w związku z czym nie były w stanie ograniczyć negatywnych skutków tych działań dla pasażerów.

7. Ostatnie działanie z dnia 16 maja 2019 r. doprowadziło RYANAIR do złożenia do tutejszego sądu wniosku w trybie wyjątkowo pilnym i do jednoczesnego złożenia kolejnych wniosków do sądów w Brukseli i w Liège; wnioski te zostały złożone w kontekście opisanym poniżej.
8. W komunikacie prasowym z piątku 10 maja 2019 r. SKEYES zapowiedziało podpisanie porozumienia społecznego, które „kierownictwo wdroży (...) w całości i bezzwłocznie w interesie przedsiębiorstwa i zainteresowanych pracowników”; w następstwie tego porozumienia na dzień 16 maja 2019 r. zaplanowano kilka sesji informacyjnych w taki sposób, aby wyjaśnić pracownikom kwestie dotyczące porozumienia bez zakłócania kontroli ruchu.
9. Jednakże w dniu 16 maja SKEYES musiało ponownie zamknąć belgijską przestrzeń powietrzną ze względu na nieobecność w pracy wielu kontrolerów ruchu lotniczego, do czego doszło w okolicznościach opisanych w komunikacie wydanym tego samego dnia przez kierownictwo SKEYES:

„Działania protestacyjne w Skeyes nie są uzasadnione. Sesje informacyjne poświęcone porozumieniu społecznemu w Skeyes nie są powodem do przerwania pracy.

Kierownictwo Skeyes zaprosiło dziś kontrolerów ruchu lotniczego w celu wyjaśnienia im porozumienia społecznego, które zawarto w ostatni piątek 10 maja. W tym celu mogli oni udać się na stały dyżur w godzinach od 10.00 do 19.00 oraz w czasie przerw, tak aby każdy z nich miał możliwość otrzymania niezbędnych wyjaśnień w najbardziej odpowiednim momencie, bez konieczności przerywania pracy z tego powodu.

Gdy kierownictwo stwierdziło, że z powodu tych sesji informacyjnych podjęto działania zmierzające do zakłócenia ruchu lotniczego, musiało odwołać zebrania.

Każde inne działanie uważa się za dziki strajk.

[...]”.

10. Wobec tego niezapowiedzianego zamknięcia przestrzeni powietrznej RYANAIR w tym samym dniu, to jest 16 maja 2019 r., około godz. 10.00 rano, złożył na podstawie art. 584 Code judiciaire (kodeksu postępowania sądowego) jednostronny wniosek w trybie wyjątkowo pilnym, który tutejszy sąd uwzględnił tego samego dnia, nakazując SKEYES „zapewnić świadczenie usługi, na którą ma ono monopol, tak aby ruch lotniczy mógł odbywać się normalnie, pod rygorem

okresowej kary pieniężnej w wysokości 250 000 EUR za każdą godzinę zamknięcia belgijskiej przestrzeni powietrznej spowodowanego strajkiem kontrolerów ruchu lotniczego”.

Skutki tego postanowienia ograniczono do okresu od dnia 16 maja do dnia 24 maja 2019 r.

11. RYANAIR otrzymał postanowienie Sądu pocztą elektroniczną w tym samym dniu, to jest 16 maja, o godz. 15.38, wkrótce po ponownym otwarciu nieba dla ruchu lotniczego; doręczył on postanowienie SKEYES w dniu 21 maja 2019 r. Do dnia 24 maja 2019 r. nie zanotowano już żadnych zakłóceń; postanowienie przestało więc obowiązywać i nie nałożono okresowych kar pieniężnych. **[Or. 5]**
12. W drodze pisma komornika sądowego z dnia 21 czerwca 2019 r. SKEYES wniosło sprzeciw osoby trzeciej wobec postanowienia z dnia 16 maja 2019 r.; sprzeciw ten ma na celu:
 - tytułem żądania głównego – stwierdzenie przez sąd, że nie jest on właściwy do rozpoznania pierwotnego wniosku, a w konsekwencji uchylenie postanowienia *a quo*;
 - tytułem żądania ewentualnego – stwierdzenie przez sąd, że nie jest on właściwy do rozpoznania pierwotnego wniosku i przekazanie sprawy prezesowi Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (francuskojęzycznego sądu pierwszej instancji w Brukseli, Belgia), ewentualnie prezesowi Tribunal de première instance du Hainaut – division Charleroi (sądu pierwszej instancji dla Hainaut – wydział w Charleroi, Belgia) lub też w dalszej kolejności ewentualnie prezesowi Tribunal francophone de l’entreprise de Bruxelles (francuskojęzycznego sądu gospodarczego w Brukseli, Belgia);
 - tytułem dalszego żądania ewentualnego – uznanie pierwotnego wniosku za bezzasadny, a w konsekwencji uchylenie postanowienia *a quo*;
 - zupełnie posiłkowo – uznanie pierwotnego wniosku za bezzasadny w zakresie, w jakim dodaje on do żądania głównego okresową karę pieniężną, a w konsekwencji uchylenie w tym zakresie postanowienia *a quo*.

ANALIZA

- 13 [...]
- 14 [...] ⁴ **[Or. 6]** [...] ⁵
- 15 [...] [Dopuszczalność sprzeciwu osoby trzeciej wniesionego przez Skeyes]

⁴ [...]

⁵ [...]

16. Zmierając do uchylenia postanowienia z dnia 16 maja 2019 r., SKEYES podnosi dwa argumenty oparte na braku właściwości.

SKEYES uważa przede wszystkim, że tutejszy sąd nie był właściwy do rozpatrzenia wniosku dotyczącego pełnionej przez SKEYES funkcji kontrolera belgijskiej przestrzeni powietrznej.

Posiłkowo SKEYES uważa, że jako spółka prawa publicznego nie może podlegać jurysdykcji sądu gospodarczego.

17. SKEYES podnosi wpieryw, że tutejszy sąd nie był właściwy do rozpoznania wniosku RYANAIR zmierzającego do zobowiązania kontrolera ruchu lotniczego do ponownego otwarcia belgijskiej przestrzeni powietrznej.

Zdaniem SKEYES RYANAIR nie dysponuje żadnym prawem podmiotowym pozwalającym mu na złożenie takiego wniosku; przypomina, że regulacja belgijskiej przestrzeni powietrznej należy do dyskrecyjnych uprawnień samodzielnego przedsiębiorstwa publicznego, jakim jest SKEYES, które jest wyłącznie właściwe do oceny warunków, na jakich owa przestrzeń powietrzna ma być regulowana.

18. Stanowisko Sądu: trybunały i sądy rozpatrują wnioski oparte na prawie podmiotowym; prawo podmiotowe oznacza istnienie konkretnego obowiązku prawnego, który obiektywna norma prawna nakłada bezpośrednio na inną osobę i w wykonaniu którego osoba występująca z wnioskiem ma swój własny interes⁶.

19. Jednostronny wniosek RYANAIR opierał się na istnieniu po jego stronie praw podmiotowych; RYANAIR stwierdził bowiem w tym wniosku, co następuje [...]:

„Te powtarzające się strajki, a w szczególności ten dziki strajk, w kontekście pięknej pogody i zbliżających się letnich wakacji, narażają RYANAIR – jak i innych przewoźników lotniczych – na [Or. 7] poważne i nieodwracalne szkody wynikające z odwołania lub opóźnienia lotów, z zakłócenia działalności, z niezadowolenia podróżnych oraz ze znaczących zobowiązań ciążących na RYANAIR na mocy art. 9 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (...). O ile bowiem strajk kontrolerów ruchu lotniczego jest okolicznością nadzwyczajną, pozwalającą przewoźnikowi na niewypłacenie odszkodowania przewidzianego w przypadku opóźnienia lub odwołania lotu, o tyle ów przewoźnik pozostaje zobowiązany do opieki nad pasażerami i do udzielenia im pomocy, włączając w to ewentualne zakwaterowanie w hotelu, co stanowi bardzo duże koszty”.

20. Sąd zauważa, że argumentacja ta jest oparta na powołaniu się na następujące prawa podmiotowe:

⁶ [...] [odesłania do orzecznictwa krajowego]

- wywiedzione ze swobody prowadzenia działalności gospodarczej, uznanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej za ogólną zasadę prawa Unii⁷, prawo RYANAIR do prowadzenia przez niego działalności gospodarczej w charakterze przewoźnika lotniczego w sposób niezakłócony nieproporcjonalnie przez decyzje organu władzy publicznej skutkujące: pokrywaniem przez przewoźnika lotniczego nadzwyczajnych kosztów, trudnościami w zarządzaniu zasobami ludzkimi oraz niekontrolowanymi naruszeniami wizerunku i reputacji – szkodami, które w niektórych przypadkach mogą być trudne do naprawienia;
 - w wypadku uchybień, które można przypisać SKEYES, prawo do wystąpienia przeciwko tej spółce z powództwem odszkodowawczym podobnym do tego, z jakim RYANAIR wystąpił już przeciwko SKEYES, co doprowadziło do wydania wyroku z dnia 7 listopada 2017 r. [...], w którym Cour d'appel de Bruxelles (sąd apelacyjny w Brukseli, Belgia) utrzymał w mocy wyrok sądu pierwszej instancji obligujący SKEYES – na mocy art. 1384 akapit 3 Code civil (kodeksu cywilnego) – do naprawienia szkody poniesionej przez RYANAIR wskutek dzikiego, 24-godzinnego strajku rozpoczętego w dniu 28 września 2010 r. przez załogę SKEYES (to ostatnie przedsiębiorstwo wniosło od wyroku skargę kasacyjną);
 - wywiedzione z prawa do naprawienia szkody prawo do ograniczenia poniesionej szkody, w tym wypadku poprzez wystąpienie z wnioskiem o zakazanie SKEYES, pod rygorem okresowej kary pieniężnej, ponownego zamknięcia przestrzeni powietrznej z powodu problemów wewnętrznych.
21. Czy prawa podmiotowe, na które powołano się w ten sposób, pozwalają na to, by – wbrew twierdzeniom SKEYES – użytkownicy (przewoźnicy lotniczy) mogli domagać się ochrony tych praw przed sądami powszechnymi?

SKEYES jest samodzielnym przedsiębiorstwem publicznym prawa belgijskiego, którego działalność ma z definicji charakter transgraniczny; w związku z tym normy prawa europejskiego mają bezwzględnie znaczenie dla określenia praw, jakimi użytkownicy dysponują w stosunku do takiego podmiotu.

Wskazuje na to motyw 24 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 (zob. pełne odesłanie poniżej): „(...) *cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym może być on lepiej osiągnięty na szczeblu Wspólnoty, biorąc pod uwagę szczegółowe przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych (...)*”.

22. Na szczeblu europejskim należy uwzględnić następujące akty normatywne:
[Or. 8]

⁷ [...] [odesłania do doktryny]

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe)

Artykuł 4

Państwowe władze nadzorujące

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczą lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.

Rozporządzenie (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 (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Preambuła

(5) Zapewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemając[ych] natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencji [określonych w] trakta[cie].

(6) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za monitorowanie bezpiecznego i efektywnego zapewniania służby żeglugi powietrznej oraz za kontrolowanie wypełniania, przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.

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

Artykuł 8

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

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 Wspólnoty.

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.

23. Przedsiębiorstwo SKEYES twierdzi, że ze względu na właściwy mu status „instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego” dla Belgii i na powierzone mu uprawnienia dyskrecjonalne, nie podlega ono żadnej kontroli sądowej w przedmiocie uchybień, które można by mu zarzucać w ramach wykonywanych przez nie uprawnień.

Stanowisko to wydaje się pozostawać w sprzeczności z prawem Unii Europejskiej. [Or. 9]

Jeżeli bowiem na podstawie przepisów prawa Unii władze krajowe określają prawa i obowiązki podmiotów, takich jak SKEYES, to władze te pozostają przy tym zobowiązane, jak się wydaje, do zapewnienia użytkownikom skutecznego środka prawnego w przypadku uchybień ze strony przedsiębiorstwa publicznego.

Tutejszy sąd musi zatem zweryfikować, czy pomimo uprawnień dyskrecjonalnych przyznanych SKEYES, które skutkują pozostawieniem tej spółce wyłącznej oceny – w świetle interesu publicznego – dotyczącej zasadności podejmowanych przez nią decyzji, prawa podmiotowe, których ochrony żąda RYANAIR, mogą pozwolić mu na zobligowanie SKEYES do poniesienia odpowiedzialności za warunki, w jakich owe uprawnienia dyskrecjonalne są wykonywane; kwestia ta jest opisana w doktrynie jako „delikatna”⁸.

24. Cour de cassation (sąd kasacyjny, Belgia) zgodził się w kilku orzeczeniach, że osoba występująca z wnioskiem może zwrócić się do sądu powszechnego, nawet jeśli prawo do podjęcia działania przez organ administracji ma charakter dyskrecjonalny. Nie można bowiem wykluczyć, że organ dopuści się uchybienia, naruszając prawo podmiotowe lub – nawet w braku takiego prawa – nie wykonując swoich uprawnień dyskrecjonalnych, tak jak uczyniłby to w tych samych okolicznościach normalnie ostrożny organ administracji.

Otóż w doniosłym wyroku z dnia 26 marca 2009 r.⁹ Cour de cassation (sąd kasacyjny, Belgia) wypowiedział się w następujący sposób:

„Organ administracji, który podejmuje decyzję na podstawie swoich uprawnień dyskrecjonalnych, dysponuje swobodą oceny pozwalającą mu, w granicach prawa, na samodzielnie określenie sposobu wykonywania jego kompetencji i na wybór rozwiązania, które wydaje mu się najwłaściwsze. Do właściwości sądów

⁸ [...] [odesłania do doktryny]

⁹ [...] [odesłania]

*należy zapobieganie wszelkim bezprawnym naruszeniom prawa podmiotowego przez organ administracji w wykonywaniu tych uprawnień dyskrejonalnych lub naprawianie tych naruszeń*¹⁰.

Z orzeczenia tego wynika, że przy badaniu właściwości sądu powszechnego istotne jest prawo, na które powołuje się osoba występująca z wnioskiem. Jeżeli powoływane prawo jest prawem podmiotowym (a osoba występująca z wnioskiem posiada bezpośredni, istniejący i aktualny interes w powołaniu się na to prawo), wniosek podlega właściwości sądów. Kwestia zasadności wniosku jest inną kwestią, w rozstrzygnięciu której powinno się uwzględnić szczególnie status organu administracji.

25. Tutejszy Sąd zauważa, że wyroki Cour de cassation (sądu kasacyjnego, Belgia), w których badane są granice uprawnień dyskrejonalnych organów administracji, dotyczą prawa o cudzoziemcach, którego przepisy są zasadniczo przepisami prawa krajowego.

W przypadku niniejszego sporu w grę wchodzi szczególne przepisy europejskie, które przypomniano powyżej i które obowiązują, z zachowaniem zasady pierwszeństwa, w każdym z państw Unii.

Tak więc aby wyznaczyć ewentualne granice uprawnień dyskrejonalnych przyznanych podmiotom zarządzającym europejską przestrzenią powietrzną, sąd uważa, że powinien skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pytania, które przedstawił w sentencji niniejszego postanowienia. **[Or. 10]**

Z POWYŻSZYCH WZGLĘDÓW

Ja, [...] prezes Tribunal de l'Entreprise du Hainaut (sądu gospodarczego dla Hainaut, Belgia) [...]

[...] [wzmianki dotyczące procedury, dopuszczalność sprzeciwu osoby trzeciej, konieczność odesłania prejudycjalnego]

Zwracam się zatem do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, 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 należy interpretować w ten sposób, że zobowiązują one państwa członkowskie do zapewnienia

¹⁰ [...] [odesłania do orzecznictwa]

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?

[...] [zawieszenie postępowania, wykonanie tymczasowe, wzmianka dotycząca procedury]

Niniejsze orzeczenie ogłoszono dnia DWUDZIESTEGO TRZECIEGO LIPCA DWA TYSIĄCE DWUDZIESTEGO ROKU na nadzwyczajnym jawnym posiedzeniu izby orzekającej w przedmiocie środków tymczasowych.

[...] [podpisy]