

**C-353/20. sz. ügy****Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. július 31.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi  
(Belgium)**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. július 23.

**Kérelmező:**

Skeyes

**Ellenérdekű fél:**

Ryanair DAC

---

**Tribunal de l'Entreprise du Hainaut (Hainaut-i kereskedelmi bíróság), division de Charleroi (Charleroi-i körzet)****Végzés****Az ideiglenes intézkedés iránti kérelmek tárgyában eljáró tanács**

[eredeti 2. o.]

**A KÖVETKEZŐ ÜGYBEN:****SKEYES** (korábban BELGOCONTROL) **önálló állami vállalat**, [omissis] székhelye: [omissis] BRÜSSZEL [omissis];

harmadik személyt megillető jogorvoslat kérelmezője[omissis].

**A KÖVETKEZŐ FÉL ELLEN INDÍTOTT ÜGYÉBEN:****az ír jog szerinti RYANAIR D.A.C. társaság**, székhelye: [omissis] Swords [omissis] (Írország) [omissis];

Ellenérdekű fél a harmadik személyt megillető jogorvoslat keretében[omissis].

[omissis] [eljárással kapcsolatos megjegyzések]

Tanácskozást követően a bíróság a következő ítéletet hozza:

### A JOGVITA ISMERTETÉSE

1. Belgiumban a polgári légi forgalom igazgatására és ellenőrzésére a SKEYES rendelkezik monopóliummal; a loi du 21 mars 1991 (az 1991. március 21-i törvény)<sup>1</sup> értelmében „önálló állami vállalatnak” tekintendő.

A loi sur les entreprises publiques (az állami vállalatokról szóló törvény) 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

*„1. § Adott ipari vagy kereskedelmi ágazatban tevékenykedő, igazgatási autonómiával rendelkező köteles közhasznú szervezet – a szervezeti szabályzatának a jelen cím rendelkezéseivel törvénnyel történő hozzáigazítását követően – a jelen törvény feltételei szerint, az állammal kötött üzemeltetési szerződés alapján igazgatási autonómiát kaphat. [...]*

*4. § A következő szervezetek önálló állami vállalatok:*

*[...]*

*4. Skeyes”*

A törvény 70. cikke így rendelkezik:

*„A Skeyes célja:*

*1.° a Belga Állam felelősségi körébe tartozó légtérben a légiközlekedés biztonságának biztosítása [omissis] [eredeti 3. o.] [omissis]*

*[omissis]”*

A 171. cikk értelmében: *„A 170. cikk 1–3. pontja szerinti tevékenységek közszolgáltatási feladatoknak tekintendők.”*

A SKEYES a légiközlekedés biztonságának biztosítását célzó intézkedések keretében „Zero rate” intézkedés meghozatalára jogosult, amely magában foglalja azt, hogy egyetlen repülőgép sem szállhat fel, szállhat le, repülhet át a belga légtéren vagy annak meghatározott részen.

<sup>1</sup> Amelyet a loi du 16 décembre 2015 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (az egyes állami gazdasági vállalatok reformjáról szóló 1991. március 21-i törvény módosításáról szóló, 2015. december 16-i törvény) módosított.

2. A belga állam által a SKEYES számára előírt feladatok és célok üzemeltetési szerződésben vannak meghatározva; a jelen jogvita keletkezésének idején a 2014. április 11-én kötött üzemeltetési szerződés teljesítése volt folyamatban; ezután a szerződést 2019. június 24-től meghosszabbították.
3. Hangsúlyozandó továbbá, hogy a SKEYES állandó személyi állományához tartozó légi irányítókat közszolgálati alkalmazottként foglalkoztatják, amely nem érinti a SKEYES azon jogát, hogy a személyzetét munkaszerződés keretében történő foglalkoztatásra toborozza.<sup>2</sup>
4. A RYANAIR légitársaság Belgiumban a Charleroi-i és a brüsszeli repülőterekről induló járatokat üzemeltet.
5. A SKEYES-nál az elmúlt időszakban több alkalommal voltak szociális feszültségek, amelyről<sup>3</sup> a Cour d'Appel de Bruxelles (brüsszeli fellebbviteli bíróság, Belgium) 2017. november 20-i ítélete is tanúsítja, amely ítélet – a RYANAIR keresete alapján – megállapította a SKEYES-nak a 2010 szeptemberében történt „vad sztrájk” miatti elsődleges felelősségét.
6. 2019 februárjától 2019 májusáig a SKEYES a személyzet rendelkezésre állásának hiánya miatt többször lezárta a belga légtér; a következő események állapíthatók meg:
  - A légtér lezárása február 12-én 22 órától február 13-án 22 óráig; a február 13-i országos sztrájkot a SKEYES alkalmazottainak sztrájkja követte, amelynek következményeként törölték a belga repülőterekre érkező és onnan induló járatokat;
  - A belga repülőterek március 12-i és 13-i célzott lezárására irányuló fellépés; a repülőterek egymást követően 2 órán át voltak lezárva, a brüsszeli 22 órától, a charleroi-i pedig 4-től 6 óráig;
  - A légiirányítókat képviselő szakmai egyesület március 20-i fellépése; ez az indulások és érkezések késedelmével járt; **[eredeti 4. o.]**
  - A március 28-i hasonló fellépés;
  - A belga légtér éjfélről reggel 6 óráig történő lezárásához vezető, 2019. április 15-ről 16-ra virradó éjszakai fellépés;
  - A légtér 9:30-tól 13 óráig tartó lezárásához vezető május 16-i fellépés (lásd a fentieket).

<sup>2</sup> Az 1991. március 21-i törvény 29. cikke (1) bekezdésének 2. pontja.

<sup>3</sup> [omissis] [hivatkozások]; az ítélettel szemben a Cour de cassation-hoz (semmitőszék, Belgium) felülvizsgálati kérelmet nyújtottak be, amelynek tárgyában még nincs döntés.

A RYANAIR rámutat arra, hogy az esetek többségében ezekről a légitársaságokat nem értesítették megfelelő időben és emiatt nem lehetett csökkenteni e fellépéseknek az utasokra való negatív következményeit.

7. Az utolsó, 2019. május 16-i fellépés következtében a RYANAIR jelen bírósághoz – és egyidejűleg a brüsszeli és Liège-i bíróságokhoz – nyújtott be rendkívüli sürgősséggel elbírálendő keresetet; a kereseteket a következők miatt nyújtották be.
8. A SKEYES a 2019. május 10-i (pénteki) sajtóközleményében szociális megállapodás aláírását jelentette be, amelyet „az igazgatóság [...] a vállalat és az érintett munkavállalók érdekében teljes egészében és mielőbb végrehajt”; e megállapodás alapján 2019. május 16-ra számos tájékoztató fórum megtartását tervezték úgy, hogy a megállapodásról a személyi állományt a légiforgalom megzavarása nélkül tájékoztassák.
9. Ugyanakkor május 16-án a SKEYES – az igazgatósága által az aznap kiadott közleményben bemutatott körülmények között – ismét a belga légtér lezárására kényszerült, mivel számos légiirányító nem látta el a munkáját:

*„A társadalmi fellépések nem igazoltak a Skeyes-nál. A Skeyes-nál a szociális megállapodásról tartandó tájékoztató fórumok nem szolgálhatnak indokul a munkavégzés megszakítására.*

*Az elmúlt pénteken, május 10-én megkötött szociális megállapodás értelmezése érdekében a Skeyes igazgatósága ma összehívta a légiirányítókat. E célból a légiirányítók 10 órától 19 óráig és a szünetekben folyamatosan jöhetnek azért, hogy a szükséges felvilágosítást mindenki a lehető legalkalmasabb időpontban megkaphassa, anélkül, hogy a szolgálat ellátását emiatt meg kellene szakítani.*

*Amikor az igazgatóság megállapította, hogy e tájékoztató fórumok nyomán a légiforgalom befolyásolása érdekében fellépések történtek, a fórumokat lemondani kényszerült.*

*Minden további fellépés vadsztrájkknak minősül.*

[omissis]”

10. A légtér rögtönzött lezárását tapasztalva a RYANAIR még ugyanekkor, 2019. május 16-án délelőtt 10 óra körül a Code judiciaire (a bíróságokról szóló törvénykönyv) 584. cikke alapján egyoldalúan, rendkívüli sürgősséggel keresetet indított, amelynek tárgyában a jelen bíróság még aznap döntött is, és elrendelte, hogy SKEYES „a légiforgalom normális működése érdekében biztosítsa azon szolgáltatást, amelynek monopóliumával rendelkezik, a belga égboltnak a légiirányítók sztrájkja következtében történő lezárása miatt óránkénti 250 000 euró kényszerítőbírság terhe mellett.”

E végzés hatálya 2019. május 16-tól 24-ig tartó időtartamra korlátozódott.

11. A RYANAIR-nek a bíróság végzését e-mailben még aznap, 2019. május 16-án 15 óra 38 perckor kézbesítették, röviddel azután, hogy a légtér a légiforgalom számára újra megnyitották; a végzésről a SKEYES-t 2019. május 21-én értesítették. A légiforgalom zavarát 2019. május 24-én már nem jelezték; emiatt a végzés hatálya anélkül szűnt meg, hogy a kényszerítőbírságot végrehajtották volna. **[eredeti 5. o.]**
12. 2019. június 21-én a SKEYES – bírósági végrehajtói okirat útján – harmadik személyt megillető jogorvoslattal élt a 2019. május 16-i végzés ellen; amelynek célja:
  - elsődlegesen a bíróság állapítsa meg azt, hogy az eredeti kérelem elbírálására nem volt hatásköre, és ebből következően a megtámadott végzést helyezze hatályon kívül;
  - másodlagosan a bíróság állapítsa meg, hogy az eredeti kérelem elbírálására nem volt hatásköre, és az ügyet utalja vissza a Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (brüsszeli francia nyelvű elsőfokú bíróság, Belgium) elnökéhez, vagy másodlagosan a Tribunal de première instance du Hainaut, division Charleroi (Hainaut-i elsőfokú bíróság, Charleroi-i körzet) elnökéhez, vagy harmadlagosan a Tribunal francophone de l'entreprise de Bruxelles (brüsszeli francia nyelvű kereskedelmi bíróság, Belgium) elnökéhez;
  - harmadlagosan a bíróság állapítsa meg azt, hogy az eredeti kérelem megalapozatlan és emiatt a megtámadott végzést helyezze hatályon kívül;
  - negyedlegesen a bíróság állapítsa meg azt, hogy az eredeti kérelem megalapozatlan, amennyiben az elsődleges marasztalás mellett kényszerítőbírságot is alkalmazott és ezért ezen intézkedés tekintetében a megtámadott végzést helyezze hatályon kívül.

### ÉRTÉKELÉS

- 13 [omissis]
- 14 [omissis]<sup>4</sup> **[eredeti 6. o.]** [omissis]<sup>5</sup>
- 15 [omissis] [a SKEYES-t mint harmadik személyt megillető jogorvoslat elfogadhatósága]
16. A SKEYES a 2019. május 16-i végzés hatályon kívül helyezése céljából két, a hatáskör hiányára vonatkozó érvre hivatkozik.

<sup>4</sup> [omissis]

<sup>5</sup> [omissis]

Először is úgy véli, hogy jelen bíróságnak nem volt hatásköre elbírálni olyan kérelmet, amely a SKEYES-nak a belga légtérrel irányító funkciójára vonatkozik.

A SKEYES másodlagosan úgy véli, hogy állami vállalatként nem tartozik a kereskedelmi bíróság ítélkezésének hatáskörébe.

17. Először a SKEYES arra hivatkozik, hogy a jelen bíróságnak nem volt hatásköre a RYANAIR által – a légiirányítóknak a belga légtér újbóli megnyitására kötelezése iránt – benyújtott kereset elbírálására.

A SKEYES szerint a RYANAIR-nek nincs alanyi joga arra, hogy ilyen kérelmet terjesszen elő; emlékeztet arra, hogy a belga légtérre vonatkozó szabályozás az önálló állami vállalat – a SKEYES – diszkrecionális jogkörébe tartozik, mivel kizárólag ő képes azon körülmények értékelésére, amelyek között e légtérrel szabályozni szükséges.

18. A bíróság álláspontja: A különböző bíróságok az alanyi jogokra alapított kérelmeket bírálják el; az alanyi jog egy olyan pontos jogi kötelezettséget foglal magában, amelyet egy objektív jogi szabály közvetlenül egy másik személyre hárít, és amelynek végrehajtása a kérelmező saját érdeke.<sup>6</sup>
19. A RYANAIR egyoldalú kérelme az alanyi jog létezésén alapul; a RYANAIR e vonatkozásban a következő magyarázatot adta [omissis]:

*„A megismételt sztrájkok és különösen a vadsztrájk az előttünk álló nyári napokban és szabadságok idején a RYANAIR-t a járatotrlések és járatkésések, a működés szervezetlensége, az utazók elégedetlensége és a RYANAIR-t a [...] 261/2004/EK rendelet 9. cikke értelmében terhelő jelentős kötelezettségek miatt – más légitársaságokhoz hasonlóan – [eredeti 7. o.] súlyos és helyrehozhatatlan károknak teszi ki [...]. Ugyanis, még ha a légiirányítók sztrájkja olyan rendkívüli körülmény is, amely lehetővé teszi, hogy a légitársaság a járatok késése vagy törlése esetére előírt kártérítést ne folyósítsa, azonban ekkor biztosítania kell az utasok ellátását és segítenie kell őket, beleértve adott esetben a szállodai elhelyezésüket, ami különösen jelentős költségekkel jár.”*

20. A bíróság kiemeli, hogy ezen érvelés a következőkben felsorolt alanyi jogi igényen alapul:
- a RYANAIR-nek – az Európai Unió Bírósága által az uniós jog általános jogelveként<sup>7</sup> elismert vállalkozás szabadságával összefüggő – azon jogán, hogy a légitársaságként végzett gazdasági tevékenysége gyakorlásában ne akadályozzák aránytalanul közhatalmi határozatokkal, amelyek az alábbi következményekkel járnak: a légitársaság viseli a rendkívüli kiadásokat, a humán erőforrás igazgatásával kapcsolatos nehézségeket, valamint a jóhírnevét

<sup>6</sup> [omissis] [a nemzeti ítélkezési gyakorlatra való hivatkozások]

<sup>7</sup> [omissis] [jogelméleti hivatkozás]



erő elkerülhetetlen támadásokat és a károkat, amelyek közül néhány kár nehezen orvosolható;

- a SKEYES-nak felróható mulasztások esetében a SKEYES elleni kártérítési kereset benyújtásához való jogon, amely hasonló a RYANAIR által a SKEYES ellen már benyújtott keresethez, amely alapján a Cour d’appel de Bruxelles (brüsszeli fellebbviteli bíróság) a 2017. november 7-i ítéletében [omissis] – a Code civil (belga polgári törvénykönyv) 1384. cikkének 3. albekezdése alapján – helybenhagyta az elsőfokú bíróság azon ítéletét, amely a SKEYES-t a RYANAIR által a SKEYES személyi állománya körében 2010. szeptember 28-án megkezdett 24 órás vadsztrájk következtében elszenvedett kár megtérítésére kötelezte (utóbbi az ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet nyújtott be);
- a kártérítéshez való joggal összefüggésben a károk mérsékléséhez való jogon, ami a jelen ügyben annak kereset útján történő kérelmezésével történik, hogy a SKEYES-t, kényszerítő bírság terhe mellett tiltsák el a légtér ismételt, belső problémák miatt történő lezárásától.

21. A SKEYES által felhozottakkal szemben, ezen alanyi jogok alátámasztják-e azt, hogy a használók (a légitársaságok) azokra bíróságok előtt hivatkozhatnak?

A SKEYES a belga jog szerinti önálló állami vállalat, amelynek tevékenysége fogalmilag határon átnyúló jellegű; emiatt az európai jog szabályai szükségképpen relevánsak annak meghatározásában, hogy a használóknak milyen jogaik vannak egy ilyen jogalannyal szemben.

Ezt fejezi ki az 549/2004/EK rendelet (24) preambulumbekzdése (lásd a teljes hivatkozást az alábbiakban): „[...] e rendelet célkitűzése, nevezetesen az egységes európai égbolt létrehozása a tevékenység transznacionális jellege folytán a tagállamok által kellőképpen nem valósítható meg és ezért közösségi szinten jobban teljesíthető – egyidejűleg olyan részletes végrehajtási szabályok lehetővé tételével, amelyek figyelembe veszik az egyedi helyi adottságokat [...]”

22. Európai szinten a következő jogszabályokat is figyelembe kell venni:  
[eredeti 8. o.]

**Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („keretrendelet”)**

4. cikk

*Nemzeti felügyeleti hatóságok*

(1) A tagállamok közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehoznak egy szervet vagy szerveket mint nemzeti felügyeleti hatóságot, annak

érdekében, hogy az lássa el az e rendelet szerint és a 3. cikkben említett intézkedések szerint az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.

**A léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („léginavigációs szolgálati rendelet”)**

Preambulum

(5) A légiforgalmi szolgálatok e rendelettel előirányzott ellátása olyan hatósági jogkörök gyakorlásával kapcsolódik össze, amelyek nem gazdasági jellegűek és így nem indokolják a Szerződés versenyszabályainak alkalmazását.

(6) A tagállamok felelősek azért, hogy figyelemmel kísérjék a léginavigációs szolgálatok biztonságos és hatékony ellátását, valamint annak ellenőrzéséért, hogy a közösségi szinten megállapított közös követelményeket a léginavigációs szolgáltatók teljesítik-e.

(13) A távközlési, navigációs és légtérellenőrző szolgálatok, valamint a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok ellátását piaci feltételek alapján kell megszervezni, figyelemmel e szolgálatok sajátos jellemzőire és a magas szintű biztonság fenntartására is.

8. cikk

*A légiforgalmi szolgáltatók kijelölése*

(1) A tagállamok az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgálatok kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a tagállamok kijelölnek egy, a Közösségben érvényes tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltatót.

(3) A tagállamok meghatározzák a kijelölt légiforgalmi szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. A kötelezettségek magukban foglalhatják olyan vonatkozó információk időbeni átadásának feltételeit, amelyek segítségével a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérben valamennyi légi jármű mozgása azonosítható.

(4) A tagállamok saját belátásuk szerint választhatnak légiforgalmi szolgáltatót azzal a feltétellel, hogy ez utóbbinak eleget kell tennie a 6. és 7. cikkben említett követelményeknek és feltételeknek.

23. A SKEYES azt állítja, hogy a Belgiumra kiterjedő „légiforgalmi szolgáltatói” minősége és a ráruházott mérlegelési jogkör miatt mentesül a bírósági felülvizsgálat alól azon mulasztások tekintetében, amelyek számára az előjogainak végrehajtása során róhatók fel.

Úgy tűnik, hogy ezen álláspont ellentétes az európai uniós joggal. [eredeti 9. o.]



Ha ugyanis az uniós rendelkezések értelmében a nemzeti hatóságok határozzák meg a SKEYES-hoz hasonló szervezetekre vonatkozó jogokat és kötelezettségeket, akkor – a vonatkozó megfogalmazás szerint – úgy tűnik, hogy e hatóságoknak az állami vállalatok mulasztása esetén biztosítani kell a hatékony jogorvoslatot a használók számára.

A jelen bíróságnak így azt kell vizsgálnia, hogy azon alanyi jogok, amelyek védelmét a RYANAIR kéri – a SKEYES-ra ruházott mérlegelési jogkör (amelynek nyomán a közérdek javára hivatkozással ezen egyetlen jogalany dönt saját határozatai célszerűségéről) ellenére – lehetővé teszik-e a RYANAIR számára, hogy a SKEYES-t rákényszerítse azon körülmények figyelembevételére, amelyek között e mérlegelési jogkört gyakorolja; a jogelmélet e kérdést „kényesnek” tekinti.<sup>8</sup>

24. A Cour de cassation (semmitőszék) számos határozatában elismerte, hogy a kérelmező akkor is bírósághoz fordulhat, ha a közigazgatási hatóság mérlegelési jogkörben jár el. Nem zárható ki ugyanis, hogy a hatóság hibát követ el azáltal, hogy megsért egy alanyi jogot vagy – akár alanyi jog hiányában – azáltal, hogy a mérlegelési jogkörét nem úgy gyakorolja, ahogyan azt egy szokásosan elővigyázatos közigazgatási hatóság azonos körülmények között gyakorolta volna.

Ily módon egy számos esetben hivatkozott, 2009. március 26-i ítéletében<sup>9</sup> a Cour de cassation (semmitőszék) a következőket fejtette ki:

*„A mérlegelési jogkörben határozatot hozó közigazgatási hatóság szabadon értékelhet, ami a törvény keretei között lehetővé teszi számára, hogy hatásköre gyakorlásának módját maga határozza meg és a számára legmegfelelőbbnek tűnő megoldást válassza. A bírói hatalom hatáskörébe tartozik a közigazgatási hatóság által e mérlegelési jogkörének gyakorlása során kifejtett valamennyi olyan cselekmény megakadályozása vagy kijavítása, amely valamely alanyi jogot vétkesen sért.”<sup>10</sup>*

Ezen ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a bírósági vizsgálat során a kérelmező által hivatkozott jog számít. Amennyiben ugyanis a hivatkozott jog alanyi jognak tekintendő (és a kérelmezőnek az arra hivatkozáshoz azonnali, korábban keletkezett és jelenleg is fennálló érdeke fűződik), a kérelem bírósági hatáskörbe tartozik. Más a helyzet a kérelem megalapozottságának kérdését illetően, amelynek megítélésekor a közigazgatási hatóság saját státútumát kell figyelembe venni.

25. A jelen bíróság kiemeli, hogy a Cour de cassation (semmitőszék) azon ítéletei amelyek a közigazgatási hatóság mérlegelési jogkörének határait vizsgálják, az

<sup>8</sup> [omissis] [jogelméleti hivatkozások]

<sup>9</sup> [omissis] [hivatkozások]

<sup>10</sup> [omissis] [ítélkezési gyakorlatra való hivatkozások]

idegenrendészeti jogra vonatkoznak, amelynek szabályai alapvetően nemzeti szabályok.

A jelen ügyben a jogvita a fentiekben hivatkozott és az Unió minden egyes tagállamában elsődlegesen alkalmazandó speciális európai normákkal kapcsolatos.

Ennélfogva a bíróság úgy ítéli meg, hogy az európai égbolt működtetőinek biztosított mérlegelési jogkör esetleges korlátainak meghatározása érdekében a jelen határozat rendelkező részében kifejtett kérdésekkel az Európai Unió Bíróságához kell fordulni. **[eredeti 10. o.]**

### A FENTI INDOKOK ALAPJÁN

[omissis] **E bíróság, a Tribunal de l'Entreprise du Hainaut [omissis] (Hainaut-i kereskedelmi bíróság), elnökeként**

[omissis] [eljárással kapcsolatos megjegyzések, a harmadik felet megillető jogorvoslat elfogadhatósága, az előzetes döntéshozatal szükségessége]

**ennélfogva az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke alapján a következő kérdéseket terjesztjük előzetes döntéshozatalra az Európai Unió Bírósága elé:**

1.

Úgy kell-e értelmezni az 550/2004 rendeletet és különösen annak 8. cikkét, hogy az lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a légiforgalmi szolgáltatók szolgáltatási kötelezettségének állítólagos elmulasztását kivonják a saját bíróságaik felülvizsgálata alól, vagy úgy kell-e értelmezni a rendelet rendelkezéseit, hogy azok arra kötelezik a tagállamokat, hogy hatékony jogorvoslatot biztosítsanak az állítólagos kötelezettségszegésekkel szemben a nyújtandó szolgáltatások figyelembevétele mellett?

2.

Úgy kell-e értelmezni az 550/2004 rendeletben szereplő azon szöveget, hogy „*[a] légiforgalmi szolgáltatók e rendelettel előírt ellátása olyan hatósági jogkörök gyakorlásával kapcsolódik össze, amelyek nem gazdasági jellegűek és így nem indokolják a Szerződés versenyszabályainak alkalmazását*”, hogy az nem csupán a tényleges versenyszabályokat zárja ki, hanem az áruk és szolgáltatások piacán aktív önálló állami vállalatokra alkalmazandó összes, a versenyre közvetlen hatással lévő, olyan szabályt is, amelyek tiltják a vállalkozás és a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozását?

[omissis] [az eljárás felfüggesztése, előzetes végrehajthatóság, eljárással kapcsolatos megjegyzések]

**E döntés az eljáró bírósági tanács 2020. JÚLIUS 23-i rendkívüli nyilvános ülésén került kihirdetésre.**

[omissis] [aláírások]

MUNKADOKUMENTUM