

**Rechtssache C-353/20**

**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

31. Juli 2020

**Vorlegendes Gericht:**

Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Belgien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

23. Juli 2020

**Klägerin:**

Skeyes

**Beklagte:**

Ryanair DAC

---

**Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi  
(Unternehmensgericht Hainaut, Abteilung Charleroi,  
Belgien)**

**Beschluss**

**Kammer für vorläufigen Rechtsschutz**

[Or. 2]

**IN DER RECHTSSACHE**

**Das autonome öffentliche Unternehmen SKEYES (früher BELGOCONTROL),**  
... [nicht übersetzt] mit Sitz [in] BRÜSSEL ... [nicht übersetzt];

Drittwiderrspruchsklägerin ... [nicht übersetzt].

**GEGEN:**

**Die Gesellschaft irischen Rechts RYANAIR D.A.C. mit Sitz [in]... [nicht  
übersetzt] Swords ... [nicht übersetzt] (Irland) ... [nicht übersetzt];**

Drittwiderrspruchsbeklagte ... [nicht übersetzt].

... [nicht übersetzt] [Ausführungen zum Verfahren]

Nach Beratung verkündet das Gericht folgende Entscheidung:

### DARSTELLUNG DES RECHTSSTREITS

1. SKEYES besitzt das Monopol für das zivile Flugverkehrsmanagement und die zivile Flugsicherung in Belgien; sie ist ein „autonomes öffentliches Unternehmen“ im Sinne des Gesetzes vom 21. März 1991<sup>1</sup>.

Art. 1 des Gesetzes über öffentliche Unternehmen bestimmt:

„§ 1 *Einrichtungen öffentlichen Interesses können, sofern sie in einem gegebenen Industrie- oder Handelssektor über Geschäftsführungsautonomie verfügen 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*“

In Art. 170 des Gesetzes heißt es:

„*Skeyes hat Folgendes zur Aufgabe:*

*1. die Sicherung der Luftfahrt in dem Luftraum zu gewährleisten, für den der Belgische Staat ... [nicht übersetzt] [Or. 3] ... [nicht übersetzt] verantwortlich ist,*

*... [nicht übersetzt]“*

Art. 171 lautet: „*In Artikel 170 Nr. 1 bis 3 erwähnte Tätigkeiten sind Aufträge des öffentlichen Dienstes.*“

Im Rahmen von Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherung des Flugverkehrs ist SKEYES berechtigt, eine „Zero-rate“-Maßnahme zu ergreifen, bei der kein Flugzeug im belgischen Luftraum oder in bestimmten Bereichen dieses Raums starten oder landen oder diesen durchqueren darf.

<sup>1</sup> Geändert durch das Gesetz vom 16. Dezember 2015 „zur Änderung des Gesetzes vom 21. März 1991 über die Reform bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen“.

2. Die Aufgaben und Ziele, die der belgische Staat für SKEYES festgelegt hat, sind in einem Geschäftsführungsvertrag definiert; zum Zeitpunkt des Entstehens des vorliegenden Rechtsstreits war der am 11. April 2014 geschlossene Geschäftsführungsvertrag in Kraft; der Vertrag wurde anschließend mit Wirkung vom 24. Juni 2019 verlängert.
3. Fluglotsen, die zum ständigen Personal von SKEYES gehören, werden gemäß dem Personalstatut beschäftigt, unbeschadet des Rechts von SKEYES, Personalmitglieder auf der Grundlage eines Arbeitsvertrags einzustellen<sup>2</sup>.
4. Die Fluggesellschaft RYANAIR operiert in Belgien von den Flughäfen Charleroi und Brüssel aus.
5. Bei SKEYES gab es in der Vergangenheit soziale Spannungen, wie das Urteil der Cour d'Appel de Bruxelles (Berufungsgericht Brüssel, Belgien) vom 20. November 2017<sup>3</sup> zeigt, in dem – auf Klage von Ryanair – die grundsätzliche Haftung von SKEYES wegen eines wilden Streiks im September 2010 bejaht wurde.
6. Bei mehreren Gelegenheiten, von Februar bis Mai 2019, sperrte SKEYES den belgischen Luftraum wegen Personalmangels; folgende Ereignisse sind nachgewiesen:
  - Schließung des Luftraums vom 12. Februar, 22 Uhr, bis 13. Februar, 22 Uhr; am landesweiten Streik vom 13. Februar nahmen SKEYES-Mitarbeiter teil, was zur Streichung von Flügen führte, die von belgischen Flughäfen abfliegen und dort ankommen sollten;
  - Maßnahme, bei der die belgischen Flughäfen am 12. und 13. März gezielt geschlossen wurden; die Flughäfen waren nacheinander für jeweils zwei Stunden geschlossen, Brüssel ab 22 Uhr, Charleroi von vier bis sechs Uhr;
  - Maßnahme des Berufsverbands der Fluglotsen vom 20. März; sie führte zu Verspätungen bei den Abflügen und Ankünften; [Or. 4]
  - ähnliche Maßnahme vom 28. März;
  - Maßnahme in der Nacht vom 15. April auf den 16. April 2019, die zur Sperrung des belgischen Luftraums zwischen Mitternacht und sechs Uhr morgens führte;
  - Maßnahme vom 16. Mai, die zur Schließung des Luftraums zwischen 9.30 Uhr und 13 Uhr führte (vgl. unten).

<sup>2</sup> Art. 29 § 1 Abs. 2 des Gesetzes vom 21. März 1991.

<sup>3</sup> ... [nicht übersetzt] [Verweise]; gegen das Urteil ist ein Rechtsmittel bei der Cour de cassation (Kassationshof, Belgien) anhängig, über das noch nicht entschieden wurde.

RYANAIR führt aus, dass die Fluggesellschaften in den meisten Fällen nicht rechtzeitig informiert worden seien und daher nicht in der Lage gewesen seien, die negativen Folgen dieser Maßnahmen für die Passagiere zu begrenzen.

7. Die letzte Maßnahme vom 16. Mai 2019 führte dazu, dass RYANAIR gleichzeitig mit anderen Eingaben in Brüssel und Lüttich einen Antrag wegen äußerster Dringlichkeit beim vorlegenden Gericht einreichte; diese Anträge wurden vor dem nachstehend beschriebenen Hintergrund bei Gericht eingereicht.
8. Mit Pressemitteilung vom Freitag, den 10. Mai 2019, kündigte SKEYES die Unterzeichnung einer tariflichen Einigung an, die „die Unternehmensleitung ... im Interesse des Unternehmens und der betroffenen Arbeitnehmer vollständig und so schnell wie möglich umsetzen [wird]“; im Anschluss an diese Einigung waren für den 16. Mai 2019 mehrere Informationsveranstaltungen vorgesehen, um die Belegschaft zu informieren, ohne die Kontrolle des Flugverkehrs zu stören.
9. Am 16. Mai war SKEYES jedoch erneut gezwungen, den belgischen Luftraum wegen der Abwesenheit zahlreicher Fluglotsen von ihren Arbeitsplätzen zu sperren, und zwar unter den Umständen, die in der am selben Tag von der Unternehmensleitung von SKEYES herausgegebenen Mitteilung beschrieben wurden:

*„Arbeitskampfmaßnahmen bei Skeyes sind nicht gerechtfertigt. Die Informationsveranstaltungen zur tariflichen Einigung bei Skeyes sind kein Grund, den Dienst zu unterbrechen.*

*Die Unternehmensleitung von Skeyes hatte die Fluglotsen heute eingeladen, um die am Freitag, den 10. Mai, unterzeichnete tarifliche Einigung zu erläutern. Zu diesem Zweck konnten sie durchgehend von 10 Uhr bis 19 Uhr und in den Pausen erscheinen, damit jeder die Möglichkeit hatte, die erforderlichen Erläuterungen zum geeignetsten Zeitpunkt zu erhalten, ohne den Dienst dafür unterbrechen zu müssen.*

*Als die Unternehmensleitung feststellte, dass aufgrund dieser Informationsveranstaltungen Maßnahmen zur Störung des Flugverkehrs ergriffen wurden, sah sie sich gezwungen, die Zusammenkünfte abzusagen.*

*Jede weitere Maßnahme gilt als wilder Streik.*

... [nicht übersetzt]“

10. Da sich RYANAIR dieser unvorhergesehen Sperrung des Luftraums gegenüber sah, reichte sie noch am 16. Mai 2019 gegen zehn Uhr morgens einen einseitigen Antrag wegen äußerster Dringlichkeit gemäß Art. 584 des Code judiciaire (Gerichtsgesetzbuch) ein, dem das vorlegende Gericht am selben Tag stattgab und SKEYES aufgab, „den Dienst, für den sie das Monopol besitzt, unter Androhung eines Zwangsgelds in Höhe von 250 000 Euro pro Stunde, in der der

belgische Luftraum wegen des Streiks der Fluglotsen gesperrt bleibt, zu gewährleisten, damit der Flugverkehr normal stattfinden kann.“

Die Wirkungen dieses Beschlusses waren auf den Zeitraum vom 16. bis 24. Mai 2019 beschränkt.

11. RYANAIR erhielt den Beschluss des Gerichts am selben 16. Mai um 15.38 Uhr per E-Mail, kurz nachdem der Luftraum wieder für den Flugverkehr geöffnet worden war. Sie übermittelte SKEYES den Beschluss am 21. Mai 2019. Bis zum 24. Mai 2019 gab es keine weiteren Störungen, so dass der Beschluss außer Kraft trat, ohne dass die Zwangsgelder zur Anwendung gekommen wären. **[Or. 5]**
12. Mit am 21. Juni 2019 durch den Gerichtsvollzieher zugestelltem Schriftsatz legte SKEYES gegen den Beschluss vom 16. Mai 2019 Drittwiderspruch ein, mit dem beantragt wird:
  - sich für die Entscheidung über den ursprünglichen Antrag für unzuständig zu erklären und folglich den angefochtenen Beschluss aufzuheben;
  - hilfsweise, sich für die Entscheidung über den ursprünglichen Antrag für unzuständig zu erklären und die Sache an den Präsidenten des Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Französischsprachiges Gericht erster Instanz Brüssel, Belgien) oder, hilfsweise, an den Präsidenten des Tribunal de première instance du Hainaut – division Charleroi (Gericht erster Instanz Hainaut – Abteilung Charleroi) oder, weiter hilfsweise, an den Präsidenten des Tribunal francophone de l’entreprise de Bruxelles (Französischsprachiges Unternehmensgericht Brüssel) zu verweisen;
  - weiter hilfsweise, den ursprünglichen Antrag für unbegründet zu erklären und folglich den angefochtenen Beschluss aufzuheben;
  - höchst hilfsweise, den ursprünglichen Antrag für unbegründet zu erklären, soweit an die Hauptverurteilung ein Zwangsgeld geknüpft wird, und folglich den angefochtenen Beschluss insoweit aufzuheben.

## ERÖRTERUNG

13. ... [nicht übersetzt]
14. ... [nicht übersetzt]<sup>4</sup> **[Or. 6]** ... [nicht übersetzt]<sup>5</sup>
15. ... [nicht übersetzt] [Zulässigkeit des Drittwiderspruchs von Skeyes]

<sup>4</sup> ... [nicht übersetzt]

<sup>5</sup> ... [nicht übersetzt]

16. Um die Aufhebung des Beschlusses vom 16. Mai 2019 zu erwirken, trägt SKEYES zwei Argumente für eine Unzuständigkeit vor.

Sie ist zunächst der Ansicht, dass das vorlegende Gericht für einen Antrag, der sich auf ihre Funktion als Kontrolleur des belgischen Luftraums bezieht, nicht zuständig gewesen sei.

Hilfsweise vertritt SKEYES die Auffassung, dass sie als öffentlich-rechtliche Gesellschaft nicht in die Zuständigkeit des Unternehmensgerichts fallen könne.

17. Erstens macht SKEYES geltend, das vorlegende Gericht sei nicht zuständig dafür gewesen, über den Antrag von RYANAIR, den Kontrolleur des Luftraums zu verpflichten, den belgischen Luftraum wieder zu öffnen, zu entscheiden.

RYANAIR habe kein subjektives Recht, dass es ihr ermögliche, einen solchen Antrag zu stellen. Die Regulierung des belgischen Luftraums falle in das Ermessen des autonomen öffentlichen Unternehmens SKEYES, das allein in der Lage sei, die Bedingungen zu beurteilen, unter denen dieser Luftraum zu regulieren sei.

18. Standpunkt des Gerichts: Die Gerichte haben über Anträge zu entscheiden, die auf ein subjektives Recht gestützt sind; ein subjektives Recht setzt die Existenz einer klaren rechtlichen Verpflichtung voraus, die eine Vorschrift des objektiven Rechts einer anderen Person unmittelbar auferlegt und an deren Erfüllung der Antragsteller ein eigenes Interesse hat.<sup>6</sup>

19. Der einseitige Antrag von RYANAIR war auf die Existenz ihr zustehender subjektiver Rechte gestützt. RYANAIR hat nämlich wie folgt vorgetragen ... [nicht übersetzt]:

*„Die wiederholten Streiks und insbesondere dieser wilde Streik vor dem Hintergrund des guten Wetters und der bevorstehenden Sommerferien verursachen bei RYANAIR – wie auch bei anderen Fluggesellschaften – [Or. 7] schwere und nicht wiedergutzumachende Schäden, die sich aus der Annullierung oder Verspätung von Flügen, der Unterbrechung des Flugbetriebs, der Unzufriedenheit der Fluggäste und den erheblichen Verpflichtungen von RYANAIR aus Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergeben ... Auch wenn nämlich der Fluglotsenstreik ein außergewöhnlicher Umstand ist, der das Luftfahrtunternehmen davon befreit, die bei Flugverspätung oder -annullierung vorgesehene Ausgleichsleistung zahlen zu müssen, ist dieses dennoch verpflichtet, sich der Fluggäste anzunehmen und sie zu unterstützen, gegebenenfalls durch die Bereitstellung von Hotelunterkünften, was äußerst hohe Kosten verursacht.“*

20. Diese Argumentation wird durch die Geltendmachung folgender subjektiver Rechte untermauert:

<sup>6</sup> ... [nicht übersetzt] [Verweise auf nationale Rechtsprechung]

- als logische Folge der vom Gerichtshof der Europäischen Union als allgemeiner Grundsatz des Unionsrechts anerkannten unternehmerischen Freiheit<sup>7</sup> das Recht von RYANAIR, bei der Ausübung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit als Luftfahrtunternehmen nicht unverhältnismäßig durch Entscheidungen der öffentlichen Hand behindert zu werden, die zu Folgendem führten: Übernahme außergewöhnlicher Ausgaben durch das Luftfahrtunternehmen, Schwierigkeiten bei der Personalführung und unkontrollierbare Beeinträchtigungen des Ansehens und des Rufes, mithin Schäden, von denen einige schwer wiedergutzumachen seien;
  - im Fall von Pflichtverletzungen, die SKEYES zurechenbar seien, das Recht, gegen dieses Unternehmen eine Schadensersatzklage zu erheben, ähnlich der bereits von RYANAIR gegen SKEYES erhobenen Klage, die zum Urteil vom 7. November 2017 ... [nicht übersetzt] geführt habe, mit dem die Cour d'appel de Bruxelles (Berufungsgericht Brüssel) die Verurteilung von SKEYES durch das erstinstanzliche Gericht – gemäß Art. 1384 Abs. 3 des Code civil (Zivilgesetzbuch) –, den Schaden zu ersetzen, der RYANAIR durch einen 24-stündigen wilden Streik der SKEYES-Teams am 28. September 2010 entstanden sei, bestätigt habe (SKEYES hat Kassationsbeschwerde gegen das Urteil eingelegt);
  - als logische Folge des Schadensersatzanspruchs das Recht, den Schaden zu begrenzen, im vorliegenden Fall durch den Antrag, SKEYES unter Androhung eines Zwangsgelds davon abzuhalten, den Luftraum wegen interner Probleme erneut zu sperren.
21. Rechtfertigen diese geltend gemachten subjektiven Rechte entgegen dem Vorbringen von SKEYES, dass Nutzer (Fluggesellschaften) vor den ordentlichen Gerichten Schutz beantragen können?

SKEYES ist ein autonomes öffentliches Unternehmen nach belgischem Recht, dessen Tätigkeit definitionsgemäß grenzüberschreitende Aspekte aufweist; daher sind zwangsläufig die Vorschriften des europäischen Rechts einschlägig, um die Rechte der Nutzer gegenüber einem solchen Unternehmen festzulegen.

Dies ist auch im 24. Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ausgeführt (vgl. die vollständigen Verweise unten): „... das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, [kann] wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden ... und [ist] daher unter Gewährleistung von Durchführungsvorschriften, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen, besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ...“

22. Auf europäischer Ebene sind daher folgende Texte zu berücksichtigen: **[Or. 8]**

<sup>7</sup> ... [nicht übersetzt] [Literaturnachweise]

**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“)**

*Artikel 4*

*Nationale Aufsichtsbehörden*

*(1) Die Mitgliedstaaten benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund dieser Verordnung und der in Artikel 3 genannten Maßnahmen übertragen werden. ...*

**Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)**

*Präambel*

*(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.*

*(6) Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die sichere und effiziente Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu überwachen und die Einhaltung der auf Gemeinschaftsebene festgelegten gemeinsamen Anforderungen durch die Flugsicherungsorganisationen zu kontrollieren.*

*(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.*

*Artikel 8*

*Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste*

*(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 Gemeinschaft gültigen Zeugnisses ist.*

*(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.*

23. SKEYES trägt vor, dass sie aufgrund ihres Status als „Dienstleister für Flugverkehrsdienste“ für Belgien und aufgrund des ihr eingeräumten Ermessens keiner gerichtlichen Überprüfung der Pflichtverletzungen unterliege, die ihr bei der Ausübung ihrer Befugnisse vorgeworfen werden könnten.

Dieser Standpunkt scheint im Widerspruch zum Recht der Europäischen Union zu stehen. [Or. 9]

Zwar legen die nationalen Behörden – in Anwendung der Bestimmungen der Union – die Rechte und Pflichten von Einrichtungen wie SKEYES fest, doch scheinen sie bei dieser Festlegung verpflichtet zu sein, den Nutzern einen wirksamen Rechtsbehelf für den Fall der Pflichtverletzung des öffentlichen Unternehmens zur Verfügung zu stellen.

Das vorliegende Gericht muss daher prüfen, ob die subjektiven Rechte, um deren Schutz RYANAIR ersucht, trotz des SKEYES eingeräumten Ermessens, das dazu führt, dass diese Gesellschaft allein über die Zweckmäßigkeit ihrer Entscheidungen – im öffentlichen Interesse – urteilen darf, es RYANAIR ermöglichen können, SKEYES zur Rechenschaft über die Bedingungen zu verpflichten, unter denen dieses Ermessen ausgeübt wird. Diese Frage wird in der Lehre als „heikel“ bezeichnet<sup>8</sup>.

24. In mehreren Entscheidungen hat der Kassationshof zugestanden, dass sich Antragsteller auch dann an die Gerichte wenden können, wenn das Handlungsrecht der Verwaltungsbehörde dem Ermessen unterliegt. Es lässt sich nämlich nicht ausschließen, dass der Behörde ein Fehler unterläuft und sie dabei ein subjektives Recht verletzt oder, auch ohne ein solches Recht, ihr Ermessen nicht so ausübt, wie es eine durchschnittlich umsichtige Verwaltungsbehörde unter den gleichen Umständen getan hätte.

So äußerte sich der Kassationshof in einem richtungsweisenden Urteil vom 26. März 2009<sup>9</sup> wie folgt:

*„Die Verwaltungsbehörde, die eine Ermessensentscheidung trifft, verfügt über eine Beurteilungsfreiheit, die es ihr ermöglicht, innerhalb der Grenzen des Gesetzes selbst zu bestimmen, wie sie ihre Befugnis ausübt, und die Lösung zu wählen, die ihr am geeignetsten erscheint. Die Gerichte sind dafür zuständig, jede*

<sup>8</sup> ... [nicht übersetzt] [Literaturnachweise]

<sup>9</sup> ... [nicht übersetzt] [Nachweise]

*unrechtmäßige Verletzung eines subjektiven Rechts durch die Verwaltungsbehörde bei der Ausübung dieses Ermessens zu verhindern oder zu beheben.*<sup>10</sup>

Aus dieser Rechtsprechung ergibt sich, dass es bei der Überprüfung der Zuständigkeit der Gerichte auf das Recht ankommt, auf das sich der Antragsteller beruft. Handelt es sich bei dem geltend gemachten Recht um ein subjektives Recht (und hat der Antragsteller ein unmittelbares, bestehendes und gegenwärtiges Interesse daran, es geltend zu machen), fällt der Antrag in die Zuständigkeit der Gerichte. Die Frage der Begründetheit des Antrags ist eine weitere Frage, bei deren Beantwortung der besondere Status der Verwaltungsbehörde zu berücksichtigen sein wird.

25. Die Urteile der Cour de cassation (Kassationshof), in denen die Konturen des Ermessens der Verwaltungsbehörde geprüft werden, betreffen das Ausländerrecht, dessen Vorschriften im Wesentlichen innerstaatliche Vorschriften sind.

Im vorliegenden Fall betrifft der Rechtsstreit die oben angeführten speziellen europäischen Vorschriften, die für jeden Mitgliedstaat der Union vorrangig gelten.

Daher hält sich das vorlegende Gericht für verpflichtet, die im Tenor dieses Urteils formulierten Fragen dem Gerichtshof der Europäischen Union vorzulegen, um etwaige Grenzen des den europäischen Luftraumbetreibern eingeräumten Ermessens zu bestimmen. **[Or. 10]**

#### **AUS DIESEN GRÜNDEN**

legt ... [nicht übersetzt] [der] **Präsident des Tribunal de l'Entreprise du Hainaut** (Unternehmensgericht Hainaut), ... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] [Ausführungen zum Verfahren, zur Zulässigkeit des Drittwiderspruchs und zur Notwendigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens]

**dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union folgende Fragen zur Vorabentscheidung vor:**

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

<sup>10</sup> ... [nicht übersetzt] [Rechtsprechungsnachweise]

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?

... [nicht übersetzt] [Aussetzung des Verfahrens, vorläufige Vollstreckung, Ausführungen zum Verfahren]

**Diese Entscheidung wurde in der außerordentlichen öffentlichen Sitzung der Kammer für vorläufigen Rechtsschutz vom DREIUNDZWANZIGSTEN JULI ZWEITAUSENDZWANZIG verkündet.**

... [nicht übersetzt] [Unterschriften]

ARBEITSDOKUMENT