

Asia C-353/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

31.7.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal de l'entreprise du Hainaut, Charleroin jaosto (Belgia)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

23.7.2020

Muutoksenhakija:

Skeyes

Vastapuoli:

Ryanair DAC

Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, Charleroin jaosto

Välipäätös

Välitoimia käsittelevä osasto

[alkup. s. 2]

ASIASSA:

Itsenäinen julkinen yritys SKEYES (aiemmalta nimeltään BELGOCONTROL),
[– –] jonka kotipaikka on [– –] BRYSEL [– –];

joka on hakenut muutosta kolmantena osapuolena (ylimääräinen
muutoksenhakekeino) [– –].

VASTAAN

Irlannin lain mukaisesti perustettu yhtiö RYANAIR D.A.C., jonka kotipaikka
on [– –] Swords [– –] (Irlanti) [– –];

Vastapuoli kolmannen osapuolen vireille panemassa muutoksenhaussa [– –].

[– –] [menettelyä koskevat maininnat]

Käsiteltyään asiaa päätösneuvottelussa Tribunal de l’entreprise du Hainaut (Hainaut’n kauppatuomioistuin, Belgia) (jäljempänä myös tuomioistuin) on antanut seuraavan välipäätöksen:

ASIAN KUVAUS

1. SKEYES vastaa siviili-ilmaliikenteen hallinnasta ja valvonnasta yksinoikeudella Belgiassa; se on tiettyjen julkisten yritysten uudistamisesta 21.3.1991 annetussa laissa (loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques) (jäljempänä julkisia yrityksiä koskeva laki)¹ tarkoitettu ”itsenäinen julkinen yritys”.

Julkisia yrityksiä koskevan lain 1 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. *Julkista palvelutehtävää toteuttava yhteisö, jolla on oltava itsenäinen toiminnallinen asema tietyllä teollisuuden tai kaupan alalla, voi sen jälkeen, kun sen perussääntö on lailla mukautettu vastaamaan tämän osaston säännöksiä, saada tällaisen itsenäisen aseman valtion kanssa palvelutehtävän hallinnasta tässä laissa säädettyin edellytyksin tehtävällä sopimuksella. (––)*

4. *Itsenäisiksi julkisiksi yrityksiksi katsotaan seuraavat toimijat:*

(––)

4) *Skeyes”*

Lain 170 §:ssä täsmennetään seuraavaa:

”Skeyesin tarkoituksena on:

1) *varmistaa lentoliikenteen turvallisuus ilmatilassa, joka on Belgian valtion vastuulla [– –] [alkup. s. 3] [– –]*

[– –]”

Lain 171 §:n mukaan ”170 §:n 1–3 momentissa tarkoitettut toiminnot ovat julkisia palvelutehtäviä”.

SKEYESilla on ilmaliikenteen turvallisuuden varmistamiseen tähtäävien toimenpiteiden alalla lupa toteuttaa ”Zero rate” -toimenpide, joka merkitsee sitä, ettei yksikään kone voi nousta tai laskeutua Belgian ilmatilassa tai sen tietyillä alueilla tai kulkea sen ilmatilan kautta.

¹ Sellaisena kuin se on muutettuna tiettyjen julkisten liikeyritysten uudistamisesta 21.3.1991 annetun lain muuttamisesta 16.12.2015 annetulla lailla (loi du 16 décembre 2015 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques).

2. Belgian valtion SKEYESille asettamat tehtävät ja tavoitteet määritellään tehtävän hallinnasta tehdyssä sopimuksessa; 11.4.2014 tehty sopimus tehtävän hallinnasta oli voimassa käsiteltävän riita-asian tullessa vireille; sopimusta on sittemmin jatkettu 24.6.2019 lukien.
3. Korostettakoon vielä, että SKEYESin vakinaiseen henkilöstöön kuuluvat lennonjohtajat otetaan palvelukseen virkasuhteisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta SKEYESin oikeutta rekrytoida henkilöstöä työsuhteeseen².
4. RYANAIR -niminen lentoyhtiö toimii Belgiassa Charleroin ja Brysselin lentoasemilta.
5. SKEYESillä on ollut aiemminkin vaikeuksia henkilöstönsä kanssa, kuten käy ilmi Cour d'Appel de Bruxellesin (Brysselin ylioikeus, Belgia) 20.11.2017 antamasta tuomiosta³, jossa – RYANAIRin nostaman kanteen johdosta – todettiin, että SKEYESilla oli periaatteellinen vastuu sääntöjenvastaisesta työtaistelusta syyskuussa 2010.
6. SKEYES sulki Belgian ilmatilan useaan otteeseen helmi-toukokuussa 2019, koska henkilöstöä ei ollut riittävästi käytettävissä; seuraavat tapahtumat on näytetty toteen:
 - Ilmatila oli suljettuna 12.2.klo 22 alkaen 13.2.klo 22 saakka; SKEYESin henkilöstö osallistui kansalliseen työtaisteluun 13.2., minkä seurauksena Belgian lentoasemien lähtevät ja saapuvat lennot peruutettiin;
 - Työtaistelutoimi, jonka tarkoituksena oli sulkea Belgian lentoasemat kohdennetusti 12.2. ja 13.2.; lentoasemat suljettiin kahdeksi tunniksi toinen toisensa jälkeen niin, että Brysselin asema sulkeutui klo 22 ja Charleroin asema oli kiinni klo 4–6;
 - Lennonjohtajia edustavan ammattiyhdistyksen työtaistelutoimi 20.3.; tämä viivästytti lähteviä ja saapuvia lentoja; **[alkup. s. 4]**
 - Vastaava työtaistelutoimi 28.3.;
 - 15.4. ja 16.4. välisenä yönä toteutettu työtaistelutoimi, jonka seurauksena Belgian ilmatila oli suljettuna keskiyöstä aamukuuteen;
 - 16.5. toteutettu työtaistelutoimi, jonka seurauksena ilmatila oli suljettuna klo 9.30–13(ks. jäljempänä).

² 21.3.1991 annetun lain 29 §:n 1 momentin 2 kohta.

³ [– –] [viittaukset]; tuomiosta on valitettu Cour de cassationiin (ylin tuomioistuin, Belgia), joka ei ole vielä antanut asiassa ratkaisua.

RYANAIR esittää, että suurimmassa osassa tapauksia lentoyhtiöille ei ilmoitettu toimista ajoissa eivätkä ne näin ollen pystyneet rajoittamaan näistä toimista matkustajille koituneita kielteisiä seurauksia.

7. Viimeisin 16.5.2019 toteutettu työtaistelutoimi johti siihen, että RYANAIR nosti erittäin kiireellisen kanteen tribunal de l'entreprise de Hainaut'ssa ja samanaikaisesti myös muita kanteita Brysselin ja Liègen tuomioistuimissa; asianomaiset kanteet nostettiin tuomioistuimissa jäljempänä kuvatussa tilanteessa.
8. SKEYES ilmoitti perjantaina 10.5.2019 antamassaan lehdistötiedotteessa allekirjoittaneensa työehtosopimuksen, jonka ”johto panee täytäntöön – kokonaisuudessaan ja mahdollisimman pian yrityksen ja asianomaisten työntekijöiden edun mukaisesti”; sopimuksen tekemisen jälkeen oli määrä järjestää 16.5.2019 useita tiedotustilaisuuksia, joissa henkilöstölle selostettaisiin sopimusta ilman, että tästä aiheutuisi häiriöitä lennonjohdon toiminnalle.
9. SKEYES joutui kuitenkin jälleen sulkemaan Belgian ilmatilan 16.5., koska useita lennonjohtajia oli poissa työstä tilanteessa, josta tehdään selkoa SKEYESin johdon samana päivänä antamassa tiedotteessa:

”Työtaistelutoimet Skeyesillä eivät ole oikeutettuja. Työehtosopimuksesta Skeyesillä järjestettävät tiedotustilaisuudet eivät ole peruste työnteon keskeyttämiselle.

Skeyesin johto on kutsunut lennonjohtajat tänään tapaamiseen selostaakseen heille viime perjantaina 10.5. tehtyä työehtosopimusta. Henkilöstö on voinut tulla tiedotustilaisuuteen milloin vain klo 10:n ja klo 19:n välillä sekä tauoilla, jotta kaikilla olisi mahdollisuus saada tarvitsemansa tiedot kullekin parhaiten sopivana ajankohtana ilman, että palvelua olisi tätä varten keskeytettävä.

Todettuaan, että näiden tiedotustilaisuuksien vuoksi oli ryhdytty toimiin, joiden tarkoituksena on ollut ilmaliikenteen vaikeuttaminen, Skeyesin johto on joutunut peruuttamaan tapaamiset.

Kaikki muut toimet katsotaan sääntöjenvastaiseksi lakoksi.

[– –]”

10. RYANAIR, jonka toiminta kärsi tästä ilmatilan odottamattomasta sulkeutumisesta, teki samana päivänä 16.5.2019 noin klo 10 aamulla oikeudenkäyntimenettelystä annetun lain (Code judiciaire) 584 §:n mukaisesti hakemuksen kiireellisen välitoimen määräämiseksi (requête unilatérale pour extrême urgence) tribunal de l'entreprise de Hainaut'lle, joka hyväksyi sen samana päivänä ja määräsi SKEYESin ”huolehtimaan palvelusta, jota se hoitaa yksinoikeudella, jotta ilmaliikennettä voitaisiin harjoittaa normaalisti, sakon – jonka määrä on 250 000 euroa kultakin tunnilta, jona Belgian ilmatila pysyy suljettuna lennonjohtajien lakon takia – uhalla”.

Tämän määräyksen vaikutukset rajattiin koskemaan ajanjaksoa 16.5.2019–24.5.2019.

11. RYANAIR sai postitse tuomioistuimen määräyksen, joka oli lähetetty samana päivänä 16.5. klo 15.38 hieman sen jälkeen, kun ilmatila oli avattu uudelleen ilmaliikenteelle; se antoi määräyksen tiedoksi SKEYESille 21.5.2019. Häiriöitä ei havaittu enää 24.5.2019; määräyksen vaikutukset lakkasivat näin ollen ilman, että uhkasakkoja olisi pantu täytäntöön. **[alkup. s. 5]**
12. SKEYES haki 21.6.2019 päivätyllä haastetiedoksiannolla muutosta kolmannen osapuolen asemassa 16.5.2019 annettuun määräykseen; haasteessa vaaditaan
 - ensisijaisesti, että tuomioistuin toteaa, ettei sillä ollut toimivaltaa tutkia alkuperäistä hakemusta, ja kumoaa näin ollen muutoksenhaun kohteena olevan määräyksen;
 - toissijaisesti, että tuomioistuin toteaa, ettei se ollut toimivaltainen tutkimaan alkuperäistä hakemusta, ja siirtää asian Tribunal de première instance francophone de Bruxellesin (Brysselin ranskankielinen alioikeus, Belgia) presidentin käsiteltäväksi tai toissijaisesti Tribunal de première instance du Hainaut'n (Hainaut'n alioikeus, Charleroin jaosto, Belgia) presidentin käsiteltäväksi tai sitten Tribunal francophone de l'entreprise de Bruxellesin (Brysselin ranskankielinen kauppatuomioistuin, Belgia) presidentin käsiteltäväksi;
 - tai edellisen sijasta, että alkuperäinen vaatimus todetaan perusteettomaksi ja että muutoksenhaun kohteena oleva määräys näin ollen kumotaan;
 - tai viimesijaisesti, että alkuperäinen hakemus todetaan perusteettomaksi siltä osin kuin siinä vaaditaan uhkasakon määräämistä päävelvoitteen lisäksi ja että muutoksenhaun kohteena oleva määräys näin ollen kumotaan tältä osin.

ASIAN TARKASTELU

13. [– –]
14. [– –]⁴ **[alkup. s. 6]** [– –]⁵
15. [– –] [Skeyesin kolmantena osapuolena tekemän muutoksenhaun tutkittavaksi ottaminen]
16. Kumotakseen 16.5.2019 annetun määräyksen SKEYES on esittänyt kaksi toimivallan puuttumista koskevaa väitettä.

⁴ [– –]

⁵ [– –]

Se katsoo ensinnäkin, ettei tribunal de l'entreprise de Hainaut'lla ollut toimivaltaa tutkia hakemusta, joka koski sen tehtävää Belgian ilmatilan hallinnassa.

Toissijaisesti SKEYES katsoo, ettei se voi julkisoikeudellisena yhteisönä olla kauppatoimioistuimen toimivallan alainen.

17. SKEYES väittää ensinnäkin, ettei tribunal de l'entreprise de Hainaut'lla ollut toimivaltaa tutkia RYANAIRIN hakemusta, jonka tarkoituksena oli pakottaa ilmatilan hallinnasta vastaava toimija avaamaan uudelleen Belgian ilmatila.

SKEYESin mukaan RYANAIRillä ei ole subjektiivista oikeutta, jonka perusteella se voisi esittää tällaisen vaatimuksen; on syytä muistaa, että Belgian ilmatilan käytön hallinta kuuluu itsenäisen julkisen yrityksen eli SKEYESin harkintavallan piiriin ja tämä yksin arvioi niitä edellytyksiä, joiden täytyessä asianomaista ilmatilan käyttöön on kohdistettava toimenpiteitä.

18. Tuomioistuimen kanta: Tuomioistuimet tutkivat subjektiiviseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia; subjektiivinen oikeus edellyttää sellaisen täsmällisen oikeudellisen velvoitteen olemassaoloa, jonka objektiivinen oikeussääntö asettaa välittömästi toisen henkilön täytettäväksi ja jonka toimeenpanoon kantajalla on oma intressi.⁶
19. RYANAIRin (kiireellisiä välitoimia koskenut) hakemus perustui siihen, että sillä oli subjektiivisia oikeuksia; RYANAIR ilmaisi tämän hakemuksessaan seuraavasti [– –]:

”Toistuvat lakot ja erityisesti sääntöjenvastainen lakko ajankohtana, jona kauniit säät ja kesälomat tekevät tuloaan, aiheuttavat RYANAIRille, kuten myös muille lentoyhtiöille, [alkup. s. 7] vakavaa ja peruuttamatonta vahinkoa, koska lennot peruuntuvat tai myöhästyvät, toiminnot häiriintyvät, matkustajat ovat tyytymättömiä ja koska RYANAIRille lankeaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 9 artiklasta johtuvia merkittäviä velvoitteita –. Vaikka lennonjohtajien lakko onkin sellainen poikkeuksellinen olosuhde, jonka perusteella lentoliikenteen harjoittaja voi olla maksamatta säädettyä korvausta lennon viivästymisestä tai peruuttamisesta, sen on kuitenkin huolehdittava matkustajista ja avustettava heitä, muun muassa majoitettava heidät tarvittaessa hotelliin, mikä merkitsee erittäin suuria kustannuksia.”

20. Tuomioistuin toteaa, että näiden väitteiden taustalla on vaatimus, joka koskee seuraavia subjektiivisia oikeuksia:
- Euroopan unionin tuomioistuimen unionin oikeuden yleiseksi periaatteeksi tunnustamaan⁷ elinkeinovapauteen perustuva RYANAIRin oikeus siihen, ettei sen liiketoiminnan harjoittamista lentoyhtiönä rajoiteta suhteettomasti

⁶ [– –] [viittaukset kansalliseen oikeuskäytäntöön]

⁷ [– –] [viittaukset oikeuskirjallisuuteen]

sellaisilla viranomaisen päätöksillä, joiden seurauksena lentoyhtiö joutuu vastaamaan ylimääräisistä kustannuksista, henkilöstöjohtaminen vaikeutuu, imagolle ja maineelle aiheutuu hallitsematonta haittaa ja yhtiölle aiheutuu vahinkoja, joista osaa on vaikea korjata;

- SKEYESin syyksi luettavien laiminlyöntien tapauksessa oikeus nostaa asianomaista [itsenäistä julkista yritystä] vastaan vahingonkorvauskanne, jollaisen RYANAIR on jo aiemmin nostanut SKEYESiä vastaan ja jonka johdosta 7.11.2017 [– –] annettiin tuomio, jolla Cour d’appel de Bruxelles vahvisti SKEYESille alioikeudessa – siviililain (Code civil) 1384 §:n 3 momentin mukaisesti – määrätyn velvoitteen korvata vahinko, joka RYANAIRille aiheutui 24 tuntia kestäneestä sääntöjenvastaisesta lakosta, joka puhkesi SKEYESin henkilöstön keskuudessa 28.9.2010 (SKEYES on tehnyt kyseisestä tuomiosta kassaatiovalituksen);
 - vahingonkorvausoikeuteen perustuva oikeus rajoittaa vahinkoa vaatimalla käsiteltävässä asiassa, että SKEYESiä kielletään uhkasakon uhalla sulkemasta ilmatilaa uudelleen sisäisten ongelmiansa vuoksi.
21. Antavatko nämä väitetyt subjektiiviset oikeudet, toisin kuin SKEYES väittää, perusteen sille, että ilmatilan käyttäjät (lentoliikenteen harjoittajat) voisivat vaatia niiden suojaamista yleisissä tuomioistuimissa?

SKEYES on Belgian oikeuden mukainen itsenäinen julkinen yritys, jonka toimintaan sisältyy pakostakin rajatylittäviä piirteitä; näin ollen unionin oikeussäännöt ovat väistämättä merkityksellisiä sen määrittämiseksi, mitkä ovat palvelujen käyttäjien oikeudet suhteessa tällaiseen toimijaan.

Näin todetaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 johdanto-osan 24 perustelukappaleessa (ks. täydelliset viittaukset jäljempänä): ”– – asetuksen tavoitetta, joka on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan ylikansallisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, samalla kun täytäntöönpanomenettelyissä varmistetaan erityisten paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen – –”.

22. Euroopan tasolla on näin ollen otettava huomioon seuraavat säädöstekstit: **[alkup. s. 8]**

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10.3.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus)

4 artikla

Kansalliset valvontaviranomaiset

1. Jäsenvaltioiden on joko yhdessä tai yksittäin joko nimettävä tai perustettava elin tai elimiä kansalliseksi valvontaviranomaisekseen huolehtimaan tämän asetuksen ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti kyseiselle viranomaiselle annetuista tehtävistä.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10.3.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004 (palveluntarjonta-asetus)

Johdanto-osa

5) Tässä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.

6) Jäsenvaltiot ovat vastuussa turvallisten ja tehokkaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen seurannasta ja sen valvonnasta, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat noudattavat yhteisön tasolla vahvistettuja yhteisiä vaatimuksia.

13) Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen sekä ilmailutiedotuspalvelujen tarjoaminen olisi järjestettävä markkinaehtoisesti siten, että samalla otetaan huomioon tällaisten palvelujen erityispiirteet ja säilytetään turvallisuuden korkea taso.

8 artikla

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeäminen

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niiden vastuulla olevassa ilmatilassa ilmaliikennepalveluja tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa. Tätä varten jäsenvaltioiden on nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja, jolla on yhteisön alueella voimassa oleva lupa.

3. Jäsenvaltioiden on määriteltävä nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet. Näihin velvollisuuksiin voi sisältyä ehtoja, jotka koskevat asiaankuuluvien tietojen nopeaa toimittamista kaikkien ilma-alusten toiminnan tunnistamiseksi jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa.

4. Jäsenvaltiot voivat harkintansa mukaan valita ilmaliikennepalvelujen tarjoajan edellyttäen, että se täyttää 6 ja 7 artiklassa tarkoitettut vaatimukset ja ehdot.

23. SKEYES väittää, että koska se on Belgian ”ilmaliikennepalvelun tarjoaja” ja koska sille on myönnetty harkintavaltaa, se jää kaiken sellaisen tuomioistuINVALVONNAN ulkopuolelle, joka koskisi laiminlyöntejä, joihin sen voitaisiin katsoa syyllistyneen toimivaltansa käytössä.

Tämä kanta vaikuttaa olevan ristiriidassa Euroopan unionin oikeuden kanssa.
[alkup. s. 9]

Vaikka kansalliset viranomaiset määrittelevätkin unionin oikeussääntöjen mukaisesti SKEYESin kaltaisten organisaatioiden oikeudet ja velvollisuudet, näillä viranomaisilla näyttää kuitenkin olevan niitä määriteltessään velvollisuus varmistaa se, että käyttäjillä on tehokas oikeussuojakeino siinä tapauksessa, että julkinen yritys syyllistyy laiminlyöntiin.

On siis selvitettävä, voivatko asianomaiset subjektiiviset oikeudet, joiden suojaamista RYANAIR vaatii, antaa sille mahdollisuuden pakottaa SKEYES tilivelvolliseksi siitä, miten se käyttää sille myönnettyä harkintavaltaa, siitä huolimatta, että sille myönnetystä harkintavallasta seuraa, että se arvioi aivan yksin – yleisen edun mukaisesti – omien päätöstensä tarkoituksenmukaisuuden; tätä kysymystä on oikeuskirjallisuudessa pidetty ”hankalana”⁸.

24. Cour de cassation on useissa päätöksissään todennut, että vaatimus voidaan esittää yleisessä tuomioistuimessa silloinkin, kun hallintoviranomaisen asiavaltuus on harkinnanvarainen. Ei näet voida sulkea pois, että viranomainen toimii tarkoituksellisesti loukatessaan subjektiivista oikeutta tai, vaikka tällaista oikeutta ei olisi, jättäessään käyttämättä harkintavaltaansa niin kuin tavanomaista huolellisuutta noudattava hallintoviranomainen olisi sitä vastaavassa tilanteessa käyttänyt.

Cour de cassation onkin 26.3.2009 annetussa, voimassa olevan oikeudentilan vahvistavassa tuomiossaan⁹ seuraavaa:

*”Hallintoviranomaisella, joka tekee päätöksen harkintavaltansa nojalla, on harkinnanvapaus, jonka ansiosta se voi itse lain rajoissa päättää siitä, miten se käyttää toimivaltaansa, ja valita asianmukaisimmaksi katsomansa ratkaisun. Lainkäyttäjällä on toimivalta estää tai korjata kaikki sellaiset subjektiiviseen oikeuteen kohdistuvat tahalliset loukkaukset, joihin hallintoviranomainen syyllistyy harkintavaltaansa käyttäessään.”*¹⁰

Tästä oikeuskäytännöstä ilmenee, että tuomioistuimen toimivallan tutkinnassa olennaista on se, mihin oikeuteen kantaja vetoaa. Mikäli oikeus, johon vedotaan, on subjektiivinen oikeus (ja kantajalla on jo syntynyt ja edelleen olemassa oleva välitön intressi vedota siihen), vaatimus kuuluu tuomioistuimen toimivallan alaan. Kysymys siitä, onko vaatimus perusteltu, on taas toinen kysymys, jonka ratkaisemiseksi on otettava huomioon hallintoviranomaisen erityisasema.

⁸ [–] [viittaukset oikeuskirjallisuuteen]

⁹ [–] [viittaukset]

¹⁰ [–] [viittaukset oikeuskäytäntöön]

25. Tribunal de l'entreprise de Hainaut toteaa, että Cour de cassationin antamat tuomiot, joissa on tutkittu hallintoviranomaisen harkintavallan rajoja, koskevat ulkomaalaisoikeutta, jonka normit ovat pääasiallisesti kansallisia.

Nyt käsiteltävässä asiassa on kyse niistä erityisistä eurooppalaisista normeista, jotka on mainittu edellä ja jotka sitovat ensisijaisina jokaista unionin jäsenvaltiota.

Näin ollen asiaa käsittelevä tuomioistuin katsoo, että sen on eurooppalaisen ilmatilan toimijoille myönnetyn harkintavallan mahdollisten rajojen määrittämistä varten esitettävä Euroopan unionin tuomioistuimelle tämän välipäätöksen päätösosassa muotoillut kysymykset. [alkup. s. 10]

NÄILLÄ PERUSTEILLA

[– –] Tribunal de l'Entreprise du Hainaut'n presidentti, [– –]

[– –] [menettelyä koskevat maininnat, kolmannen osapuolen muutoksenhaun tutkittavaksi ottaminen, ennakkoratkaisupyynnön tarve]

esittää näin ollen Euroopan unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 267 artiklan mukaisesti:

1.

Onko asetusta N:o 550/2004 ja erityisesti sen 8 artiklaa tulkittava siten, että siinä annetaan jäsenvaltioille lupa jättää asianomaisen jäsenvaltion tuomioistuinvalvonnan ulkopuolelle palvelujen tarjoamisvelvoitteen laiminlyönnit, joihin ilmaliikennepalvelujen tarjoajan väitetään syyllistyneen, vai onko tämän asetuksen säännöksiä tulkittava siten, että niissä velvoitetaan jäsenvaltiot järjestämään tehokas oikeussuojakeino väitettyjä laiminlyöntejä vastaan, kun otetaan huomioon tarjottavien palvelujen luonne?

2.

Onko asetusta N:o 550/2004, jonka mukaan ”tässä asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä”, tulkittava siten, että sillä suljetaan pois paitsi varsinaiset kilpailusäännöt myös kaikki muut säännöt, joita sovelletaan tavara- ja palvelumarkkinoilla toimiviin julkisiin yrityksiin ja joilla on välillinen vaikutus kilpailuun, kuten säännöt, joilla kielletään elinkeinonvapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittaminen?

[– –] [asian käsittelyn lykkääminen, väliaikainen täytäntöönpano, menettelyä koskeva maininta]

Tämä välipäätös annettiin väliainia käsittelevän osaston julkisessa ylimääräisessä istunnossa 23.7.2020.

[– –] [allekirjoitukset]

TYÖASIAKIRJA