Věc C-442/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

21. září 2020

Předkládající soud:

Amtsgericht Nürnberg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

11. září 2020

Žalobkyně:

Flightright GmbH

Žalovaná:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Nürnberg (okresní soud v Norimberku)

[OMISSIS]

ve věci

Flightright GmbH,

[OMISSIS] Postupim

– žalobkyně –

[OMISSIS]

PRACOVNÍ DOKUMENT

proti

Ryanair Designated Activity Company, [OMISSIS] Dublin, Irsko

– žalované –

[OMISSIS]

týkající se pohledávky

vydává [OMISSIS] dne 11. září 2020 [OMISSIS] následující

Usnesení

I. Řízení se přerušuje.

II. Soudnímu dvoru Evropské Unie (dále jen „Soudní dvůr“) se na základě čl. 19 odst. 3 písm. b) Smlouvy o Evropské unii a článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie předkládají následující otázky týkající se výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91:

a) Je stávka zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce organizovaná odbory „mimořádnou okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004?

b) Je v tomto ohledu relevantní, zda se uvedená stávka koná z důvodu požadavků zaměstnanců, které do té doby nebyly předmětem dohody uzavřené mezi zaměstnanci a leteckým dopravcem?

c) Je v tomto ohledu relevantní, zda byla stávka vyvolána určitým chováním leteckého dopravce během jednání s odborovou organizací?

Odůvodnění

I. [OMISSIS] [k přerušení řízení]

1 Rozhodnutí o právním sporu, proti němuž nelze podat řádný opravný prostředek [OMISSIS], závisí na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžných otázkách formulovaných ve výroku.

II. Popis předmětu sporu

2 Žalobkyně se domáhá toho, aby jí žalovaná zaplatila náhradu ve výši 250 eur.

PRACOVNÍ DOKUMENT

3 Cestující, kteří postoupili své nároky žalobkyni, měli potvrzené rezervace na let z Norimberku (NUE) do Krakova (KRK) číslo FR5420 s odletem 10. srpna 2018 ve 14:45 hod a příletem v 16:15 hod, který měla uskutečnit žalovaná. Let byl zrušen. Důvodem pro zrušení byla stávka pilotů žalované konaná v daný den.

4 Žalovaná vedla kolektivní vyjednávání s odborovou organizací Cockpit (dále jen „odbory“) týkající se zejména uzavření obecné kolektivní smlouvy a kolektivní smlouvy týkající se odměňování. Jednání byla vedena od prosince 2017. Odbory usilovaly o zvýšení mezd o 42 %. Žalovaná souhlasila se zvýšením o 20 % a od počátku roku 2018 ho skutečně vyplácela. Dne 3. srpna 2018 žalovaná předložila odborům vylepšenou nabídku, která do té doby ještě nebyla předmětem jednání. Dne 8. srpna 2018 vyzvaly odbory piloty ke stávce.

5 V důsledku stávky, ke které došlo 10. srpna 2018, byly zrušeny lety v Německu i v jiných zemích. Zbývající lety byly zajištěny prostřednictvím reorganizace letového plánu a využití jiných pilotů. Žalovaná musela čelit mimo jiné stávkám v Irsku, Belgii, Švédsku a Nizozemsku.

Relevantní ustanovení unijního práva

Listina základních práv Evropské unie (Úř. věst. 2000, C 364, s. 1)

6 Její článek 12 („Svoboda shromažďování a sdružování“) zní:

„1. Každý má právo na svobodu pokojného shromažďování a na svobodu sdružovat se s jinými na všech úrovních, zejména pokud jde o záležitosti politické, odborové či občanské, což zahrnuje právo každého zakládat na ochranu svých zájmů odbory a vstupovat do nich. [...]“

7 Článek 28 („Právo na kolektivní vyjednávání a akce“) zní:

„Pracovníci a zaměstnavatelé či jejich příslušné organizace mají v souladu s právem Unie a vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi právo sjednávat a uzavírat na vhodných úrovních kolektivní smlouvy a v případě konfliktu zájmů vést kolektivní akce na obranu svých zájmů, včetně stávky.“

Evropská sociální charta (ETS č. 35, 18. října 1961)

8 Část I bod 6 zní:

„Všichni pracovníci a zaměstnavatelé mají právo kolektivně vyjednávat.“

9 Část II článek 6 („Právo kolektivně vyjednávat“) zní:

„S cílem zajistit účinný výkon práva kolektivně vyjednávat, se smluvní strany zavazují: [...]

a uznat

PRACOVNÍ DOKUMENT

4. právo pracovníků a zaměstnavatelů na kolektivní akci v případě konfliktu zájmů, včetně práva na stávku, s výhradou závazků vyplývajících z platné kolektivní smlouvy, kterou předtím uzavřeli.“

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004

10 Bod 14 odůvodnění uvádí:

„Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.“

11 Článek 5 („Zrušení“) zní:

„1. V případě zrušení letu: [...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce[...].

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

12 Článek 7 („Právo na náhradu škody“) stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů; [...]“

Relevantní vnitrostátní judikatura týkající se předběžných otázek

13 Rozsudkem ze dne 21. srpna 2012 (X ZR 138/11) Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) rozhodl takto (základní teze):

14 „1. Vyzve-li odborová organizace v rámci kolektivního vyjednávání piloty leteckého dopravce k přerušení práce, může tato skutečnost představovat mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

2. V takovém případě je letecký dopravce zproštěn povinnosti zaplatit náhradu za zrušení těch letů, které zruší, aby přizpůsobil letový plán očekávaným dopadům výzvy ke stávce.“

PRACOVNÍ DOKUMENT

15 Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) své rozhodnutí odůvodnil mimo jiné následovně (body 25 a násl.):

„Možnost žalované dovolávat se existence mimořádných okolností nelze vyloučit jen proto, že žalovaná mohla situaci ovlivnit.

V případě kolektivního vyjednávání zpravidla nelze mít za to, že žalovaná má možnost situaci ovlivnit, což by vylučovalo existenci mimořádných okolností. Rozhodnutí uskutečnit stávku činí zaměstnanci v rámci práva na kolektivní vyjednávání, které jim přísluší, a tedy mimo výkon činnosti provozujícího leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že letecký dopravce ani v případě vlastních zaměstnanců zpravidla nemá z právního hlediska žádný významný vliv na to, zda se stávka uskuteční či, nikoli. Přitom nelze přijmout tvrzení, že provozující letecký dopravce měl v případě interní podnikové stávky možnost splnit požadavky stávkujících a tím stávku odvrátit. Tím by se od leteckého dopravce žádalo, aby se vzdal své svobody kolektivního vyjednávání chráněné unijním právem a aby se v rámci pracovního sporu předem postavil do role poraženého. Výše uvedené nelze od leteckého dopravce spravedlivě požadovat a takový postup by nebyl ani v dlouhodobém zájmu cestujících v letecké dopravě.“

Právní názory účastníků řízení

16 Žalobkyně je toho názoru, že stávka vlastních palubních průvodčích nepředstavuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Má za to, že při každém vyjednávání o mzdách je třeba počítat se stávkami, a tedy i s problémy a rušením letů: jedná se o typickou záležitost, kterou lze očekávat v rámci podnikání, a nikoli výjimečnou událost.

17 Žalovaná má zase za to, že odbory organizovaná stávka představuje mimořádnou okolnost bez ohledu na to, zda stávkující jsou zaměstnanci provozujícího leteckého dopravce. Podle jejího názoru nařízení (ES) č. 261/2004 nerozlišuje ani podle toho, zda se jedná o stávku zaměstnanců, nebo třetích osob.

Vnitrostátní soudní rozhodnutí

18 V četných vnitrostátních rozhodnutí vydaných po rozsudku Soudního dvora ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17) – podle kterého nemůže nárok cestujícího na náhradu škody právě záviset na (ne)legálnosti stávky z hlediska vnitrostátních pravidel použitelných v oblasti pracovního práva a kolektivních smluv, nýbrž za „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat spíše pouze takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole –, bylo rozhodnuto, na rozdíl od výše uvedeného rozsudku Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr), že mimořádné okolnosti dány nejsou. Jako příklad lze odkázat na shrnutí Landgericht Nürnberg-Fürth (zemský soud Norimberk-Fürth) ze dne 2. března 2020 (Az. 16 S 1060/20) uvedené v příloze. Uvedený soud se v tomto ohledu rovněž připojuje k převažující judikatuře.

PRACOVNÍ DOKUMENT

19 Současná judikatura Soudního dvora však neupřesňuje, zda stávka organizovaná odbory má být má být posuzována stejně jako „divoká stávka“, jelikož na rozdíl od této stávky je chráněna unijním právem, jakož i čl. 12 odst. 1 a článkem 28 Listiny základních práv, a zda rozsudek ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17) tedy nemůže být vykládán v tom smyslu, že by se vztahoval také na stávku organizovanou odbory. Také právo na stávku zaručené v čl. 6 odst. 4 Evropské sociální charty podporuje s ohledem na úvodní větu a programové prohlášení v části I bodě 6 právo na – koordinované – kolektivní vyjednávání. Toto právo je totiž výslovně uznáno, „aby byl zaručen účinný výkon práva na kolektivní vyjednávání“. Soudní dvůr Evropské unie by tedy mohl vycházet z toho, že přenesení jeho judikatury na stávky organizované odbory by znamenalo porušení předpisů evropského práva, což by bylo možné dovodit případně z bodu 14 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004, který označuje stávku obecně za „mimořádnou okolnost“, ale které by spočívalo především v tom, že by – každopádně v konečném důsledku – byla porušena svoboda odborového sdružování zaměstnanců leteckého dopravce chráněná unijním právem.

20 Bylo by však možné zaujmout i opačné stanovisko, podle něhož by bylo třeba zohlednit důvody stávky. Podle tohoto výkladu by tak bylo třeba rozlišovat podle toho, zda je cílem stávky zabránit opatřením leteckého dopravce, která představují zhoršení stávající situace, pokud jde o oblasti pracovního a smluvního práva. Pokud by tomu tak bylo, byla by stávka způsobena (podnikatelským) přístupem leteckého dopravce, a byla tedy „kontrolovatelná“. Naproti tomu, pokud by odbory požadovaly „více“ v porovnání s dosavadními podmínkami, a vyzývaly tak ke stávce bez jakéhokoli konkrétního podnětu leteckého dopravce, bylo by možné dospět k závěru o existenci mimořádné okolnosti. Lze tu odkázat například na [přiložené] rozhodnutí Amtsgericht Nürnberg (okresní soud v Norimberku) ze dne 29. listopadu 2019 (240 C-6688/19), [...] v němž je rovněž shrnuta současná judikatura.

Stav řízení

21 Výsledek řízení závisí na odpovědi na předběžné otázky. Spor je ostatně ve stavu, v němž o něm soudní řízení dovoluje rozhodnout po skutkové i po právní stránce. [vysvětlení] [OMISSIS]

[OMISSIS]

PRACOVNÍ DOKUMENT