

Anonymizovaná verze

Překlad

C-613/20 – 1

Věc C-613/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

18. listopadu 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Salzburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

10. listopadu 2020

Žalobce:

CS

Žalovaná:

Eurowings GmbH

USNESENÍ

Landesgericht Salzburg (Zemský soud v Salcburku) jakožto odvolací soud [omissis] rozhodl ve věci žalobce CS, [omissis] [omissis] proti žalované Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf, [omissis] týkající se zaplacení částky 250,00 eur s příslušenstvím, v řízení o odvolání podaném žalobcem proti rozsudku Bezirksgericht Salzburg (Odvolací soud v Salcburku) ze dne 3. července 2020 [omissis] takto:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě [článku] 267 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) předkládají následující předběžné otázky:

1. *Může stávka zaměstnanců leteckého dopravce, k níž vyzvaly odbory za účelem prosazení mzdových požadavků a/nebo sociálních plnění, představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004?*

2. *Platí to alespoň v případě,*

a) kdy se zaměstnanci dceřiné společnosti solidárně připojí k výzvě ke stávce proti mateřské společnosti skupiny podniků (Lufthansa AG), aby tak podpořili požadavky palubního personálu mateřské společnosti prosazované prostřednictvím odborů, a

b) zejména v případě, kdy se stávka v dceřiné společnosti po dosažení dohody v mateřské společnosti „osamostatní“ tím, že odbory bez zjevných důvodů trvají na stávce a dokonce ji ještě rozšíří, přičemž palubní personál dceřiné společnosti této výzvě vyhoví?

3. Postačuje jako důkaz mimořádné okolnosti poskytnutý provozujícím leteckým dopravcem tvrzení, že odbory bezdůvodně i přes splnění požadavků ze strany mateřské společnosti trvaly na výzvě ke stávce a nakonec ji dokonce prodloužily, a komu jde k tíži skutečnost, že bližší okolnosti tohoto stavu zůstaly nevyjasněny?

4. Může stávka v dceřiné společnosti žalované vyhlášená dne 18. října 2019 na den 20. října 2019 v době od 5:00 do 11:00 hodin, která je nakonec ještě dne 20. října 2019 v 5:30 hod. spontánně prodloužena do 24:00 hod., představovat okolnost, která se vymyká účinné kontrole?

5. Jsou opatření v podobě vytvoření alternativního letového řádu a nahrazení letů zrušených z důvodu nedostatku palubního personálu pomocí subdodavatelů se zvláštním přihlédnutím k destinacím u vody a s rozlišováním mezi vnitroněmeckými a vnitroeurospýskými lety opatřeními přiměřenými situaci, přihlédneme-li navíc ke skutečnosti, že z celkového počtu 712 letů plánovaných v tento den muselo být zrušeno pouze 158 letů?

6. Jaké požadavky musí být kladeny na břemeno tvrzení provozujícího leteckého dopravce, že byla učiněna veškerá technicky a hospodářsky únosná a přijatelná opatření?

II Řízení o odvolání žalobce se přerušuje až do doručení rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce.

ODŮVODNĚNÍ

1. Skutkový stav:

Žalobce si u žalované rezervoval na den 20. října 2019 let (číslo letu EW 8143) ze Salcburku do Berlína (Tegel). Plánovaný čas odletu byl v 21:05 hod. ze Salcburku. Plánovaný čas přiletu byl ve 22:15 hod. v Berlíně. Délka letu mezi oběma destinacemi činí méně než 1 500 km. Žalobce nemohl na let nastoupit, neboť let musel být v důsledku stávky (nesporná skutečnost) palubního personálu žalované zrušen.

Stávku organizovala odborová organizace „UFO“ (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). Stávka vyplynula z jednání o kolektivní smlouvě

s mateřskou společností skupiny podniků (Lufthansa AG) žalované. S cílem docílit posunu v jednání a zvýšit tlak na mateřskou společnost byla stávka dne 18. října 2019 rozšířena na zaměstnance dceřiných společností (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings a Eurowings). U žalované bylo dne 20. října 2019 dotčeno 712 letů. Stávka, která byla původně časově omezena na dopoledne (05:00 až 11:00 hod.), byla ve stejný den na poslední chvíli prodloužena do půlnoci. Prodloužení doby trvání stávky vedlo k tomu, že letový řád připravený na tento den nebylo možno dodržet. Vzhledem k provedeným úpravám letového řádu musela žalovaná zrušit 158 letů, mezi nimiž byl také let žalobce.

2. Návrhová žádání a argumenty účastníků řízení:

Žalobce se domáhá zaplacení náhrady ve výši 250,00 eur podle čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004, neboť stávka palubního personálu, za níž nese odpovědnost žalovaná, vedla ke zrušení letu. Tato stávka nepředstavovala mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, naopak odpovědnost za ni nese žalovaná. Důvodem stávky byla také restrukturalizace prováděná žalovanou samotnou, přičemž žalovaná mohla stávce včas zabránit příslušnými jednáními a dohodami. Spory týkající se kolektivních smluv jsou součástí běžného provozu leteckého dopravce. Dohoda, která byla docílena později, ukazuje, že žalovaná mohla spor vyřešit a důvodem sporu jsou tedy interní podniková rozhodnutí. Stávka se pohybovala v oblasti běžného výkonu činnosti žalované a nacházela se v oblasti jejího vlivu.

Žalovaná nárok popřela a tvrdila, že ke zrušení letu vedly mimořádné okolnosti. Stávka byla dne 14. října 2019 vyhlášena pouze proti společnosti Lufthansa AG, dne 18. října 2019 však byla rozšířena na její dceřiné společnosti a přitom také na žalovanou. Časový rámec stávky byl nejprve oznámen na dobu od 5:00 do 11:00 hod. a až 20. října 2019 byl spontánně a bez předchozího oznámení ze strany odborů rozšířen do půlnoci. Tato skutečnost byla žalované sdělena stejného dne v 5:30 hod., nouzový plán připravený na původní dobu proto nesplnil svůj účel. V předmětný den žalovaná díky zapojení subdodavatelů neuskutečnila z celkem 712 dotčených letů pouze 158 letů a přijala všechna dostupná opatření, přičemž cílem náhradního letového řádu byl co nejmenší nepříznivý dopad na všechny cestující. Společnost Lufthansa AG se do sporu zapojila dne 18. října 2019 a oznámila zvýšení mezd ve výši 2 %. Výstražné stávky u společnosti Lufthansa AG byly zrušeny, zatímco stávka u žalované zrušena nebyla, byť postrádala jakýkoliv základ. Tato stávka tak nebyla součástí běžného provozu leteckého dopravce ani nespadala do účinné kontroly žalované, zvláště kdy rozšíření stávky a prodloužení doby jejího trvání představovalo mimořádnou okolnost, které žalovaná nemohla zamezit.

3. Dosavadní řízení:

Soud prvního stupně žalobu zamítl. Na základě popsaného skutkového stavu měl z právního hlediska za to, že stávka vedoucí ke zrušení letu je mimořádnou

okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, která se vymyká účinné kontrole žalované. I přes vstřícnost společnosti Lufthansa AG jako mateřské společnosti nebyla stávka odvolána, nýbrž byla dokonce rozšířena. Žalovaná jako dceřiná společnost společnosti Lufthansa AG nemohla dosáhnout žádné závazné dohody na místo mateřské společnosti. Žalovaná i přesto, že na poslední chvíli došlo k rozšíření stávky, vyhotovila ještě nouzový letový řád. Náhlé prodloužení časového rámce po začátku stávky se vymykalo účinné kontrole žalované. Stávka se v tento den dotkla 712 letů, přičemž žalované se podařilo rušení letů omezit na 158 letů a tím na nevyhnutelné minimum.

Žalobce podal proti tomuto rozsudku odvolání, v němž tvrdil, že se soud prvního stupně dopustil nesprávného právního posouzení. Ve svém odvolání žalobce navrhuje, aby žalobě bylo vyhověno v plném rozsahu.

[*omissis*]

Landesgericht Salzburg (Zemský soud v Salcburku) jakožto odvolací soud nyní musí rozhodnout o tomto odvolání[.] [*omissis*]

U Landesgericht Salzburg (Zemský soud v Salcburku) jakožto odvolacího soudu navíc probíhají další čtyři řízení, v nichž se žalobci domáhají náhrady na základě stejných skutkových okolností. V těchto případech však bylo žalobám v prvním stupni vyhověno. Společnost Eurowings GmbH, která je také v těchto řízeních žalovanou stranou, v podaných odvoláních kromě návrhu na změnu rozsudku ve smyslu zamítnutí žaloby podpůrně také navrhuje, aby Soudnímu dvoru Evropské unie byly předloženy dvě předběžné otázky týkající se stávky jako mimořádné okolnosti.

Právní posouzení:

4. Právní základ:

Článek 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví, že 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.

Bod 14 odůvodnění tohoto nařízení uvádí, že povinnosti provozujících leteckých dopravců by měly být omezeny nebo jejich odpovědnost vyloučena 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 v případě stávky, která postihuje provoz provozujícího leteckého dopravce.

5. Předběžné otázky:

Ve věci C-195/17 Soudní dvůr upřesnil, že jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové události, jaké nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Okolnosti uvedené v bodě 14 odůvodnění nejsou nezbytně a automaticky důvody osvobozující od povinnosti náhrady. Je třeba v každém jednotlivém případě posoudit, zda jsou splněny kumulativní podmínky, totiž že události nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. S ohledem na cíl nařízení, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, musí být pojem mimořádné okolnosti předmětem restriktivního výkladu. Při posuzování stávky není relevantní, zda je stávka podle použitelného vnitrostátního práva legitimní nebo nikoliv, pouze tak ji lze posuzovat nezávisle na právních předpisech v sociální oblasti vlastních každému členskému státu. Restrukturalizace a reorganizace podniků jsou součástí běžných opatření pro jejich správu. V divoké stávce zaměstnanců dotčeného leteckého dopravce, která má svůj původ v tom, že tento dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, se podle tohoto rozhodnutí uskutečňuje riziko, které je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

Soudní dvůr Evropské unie zodpověděl předběžnou otázku v tom smyslu, že čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 musí být s ohledem na bod 14. odůvodnění tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že taková spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu („divoká stávka“), jako je nepřítomnost dotčená ve věcech v původním řízení, která má svůj původ v tom, že provozující letecký dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Soudní dvůr Evropské unie se však dosud nemusel zabývat skutkovým stavem, který je zásadně ovlivněn okolnosti týkajícími se skupiny podniků. Vzhledem k tomu vyvstává otázka, zda a jak dlouho je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, že zaměstnanci dceřiné společnosti se solidárně připojí k výzvě odborů ke stávce proti mateřské společnosti, aby podpořili mzdové požadavky palubního personálu mateřské společnosti prosazované prostřednictvím odborů. Tato otázka vyvstává zejména v případě, kdy se stávka v dceřiné společnosti po dohodě odborů s mateřskou společností „osamostatní“ tím, že odbory UFO bez zjevných důvodů trvají na stávce a tu dokonce ještě rozšíří, přičemž palubní personál této výzvě vyhoví.

Z bodů 27 a 28 rozsudku Soudního dvora ve věci C-315/15 vyplývá, že za „mimořádné okolnosti“ lze považovat události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž uvedené důvody musí být splněny kumulativně. Z odpovědí na předběžné otázky odvolací soud celkově usuzuje, že účinná kontrola je relevantní nejen s ohledem na možnost zamezení následkům

přijetím přiměřených opatření, nýbrž také při vymezení toho, zda určité události jsou ještě vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

Otázka důkazního břemene se podle bodů 27 a 28 v rozsudku Soudního dvora C-315/15 zdá být vyjasněna v tom smyslu, že provozující letecký dopravce musí prokázat mimořádnou okolnost, jakož i skutečnost, že mimořádným okolnostem nebylo možno zabránit pomocí opatření přiměřených situaci. Přitom se musí jednat o taková opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídají podmínkám, zejména technicky a hospodářsky, únosným pro dotčeného leteckého dopravce. Dosud ale nebyla vyjasněna otázka, zda ve smyslu uvedeného důkazního břemene a břemene tvrzení postačuje, jestliže žalovaná tvrdí, že odbory výzvu ke stávce nezrušily a nakonec dokonce rozšířily i přesto, že mateřská společnost požadavky splnila. V této souvislosti je třeba připomenout, že žalobce žalované vytýká, že o obsahu stávky a požadavcích zaměstnanců žalované neuvedla žádná tvrzení.

Podle názoru předkládajícího soudu nelze na důkazní břemeno a břemeno tvrzení žalovaného leteckého dopravce v této souvislosti klást žádné přehnané požadavky. Nemůže jít tak daleko, aby musely být vyloučeny všechny myslitelné důvody, pro které odbory a zaměstnanci vyzvaní ke stávce na stávce trvali a které lze přičíst leteckému dopravci. Je-li důvodem stávky chybějící posun v jednání o kolektivní smlouvě a dojde-li pak přece jen k dohodě, pak je trvání na stávce a její rozšíření bezdůvodné, jestliže se v řízení neobjeví žádné příčiny této stávky, které lze přičíst žalované.

V souvislosti se zjištěným managementem stávky ze strany mateřské společnosti a žalované jako její dceřiné společnosti lze mít za to, že v případě výpadku 712 letů v jednom dni již nelze zajistit provoz na všech trasách a je nutno stanovit priority. V případě takovéto restrukturalizace se tedy zdá, že takové stanovení priorit, kterým žalovaná argumentovala s odkazem na co nejmenší nepříznivý vliv na všechny cestující, lze v zásadě považovat za přípustné. Žalobce tento postup zpochybnil pouze nedostatečně, přičemž na základě provedené restrukturalizace letového řádu muselo být v konečném důsledku zrušeno pouze 158 letů.

[omissis]