

Tunnistetiedot poistettu

Käännös C-613/20 – 1

Asia C-613/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

18.11.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Salzburg (Itävalta)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

10.11.2020

Valittaja:

CS

Vastapuoli:

Eurowings GmbH

VÄLIPÄÄTÖS

Landesgericht Salzburg (Salzburgin osavaltion tuomioistuin, Itävalta) on tehnyt muutoksenhakutuomioistuimena [– –] asiassa, jossa valittajana on CS [– –] ja vastapuolena Eurowings GmbH, [– –] Düsseldorf ja joka koskee 250,00 euron määrää korkoineen, valittajan Bezirksgericht Salzburgin (Salzburgin piirioikeus, Itävalta) 3.7.2020 antamasta tuomiosta [– –] tekemää valitusta koskevassa menettelyssä seuraavan päätöksen:

I. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 267 [artiklan] mukaisesti seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Voiko lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden lakkoa, johon ammattiliitto on kehottanut ryhtymään palkkoja ja/tai sosiaalietuuksia koskevien vaatimusten hyväksymiseksi, olla asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde?

2. Päteekö tämä ainakin

a) silloin, kun tytäryhtiön työntekijät noudattavat solidaarisesti emoyhtiötä (Lufthansa AG:n) vastaan annettua lakkokehotusta tukeakseen ammattijärjestön ajamia emoyhtiön matkustamohenkilöstön vaatimuksia, ja

b) erityisesti silloin, kun tytäryhtiön lakosta tulee ”itsenäinen” sen jälkeen, kun asiasta on päästy sopimukseen emoyhtiössä, koska ammattijärjestö ilman havaittavia syitä jatkaa lakkoa ja jopa laajentaa sitä ja tytäryhtiön matkustamohenkilöstö noudattaa tätä kehotusta?

3. Näyttääkö lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja poikkeuksellisen olosuhteen riittävällä tavalla toteen väittämällä, että [alkup. s. 2] ammattijärjestö on pitänyt lakkokehotuksen voimassa ilman syytä, vaikka emoyhtiö oli hyväksynyt vaatimukset, ja lopulta jopa jatkanut sen kestoja, ja kenellä on todistustaakka, jos asiaan liittyvät olosuhteet ovat jääneet tältä osin epäselviksi?

4. Voiko lakko, johon on 18.10.2019 ilmoitettu ryhdyttävän vastaajan tytäryhtiössä 20.10.2019 kello 5.00–11.00 ja jota lopulta on jatkettu 20.10.2019 kello 5.30 spontaanisti kello 24.00 asti, olla sellainen olosuhde, jota ei tosiasiallisesti voida enää hallita?

5. Ovatko toimenpiteet, joissa laaditaan vaihtoehtoinen lentoaikataulu ja matkustamohenkilöstön puuttumisen vuoksi pois jääneitä lentoja korvataan alihankintalennoilla kiinnittämällä erityistä huomiota kohteisiin, joihin ei pääse lainkaan tai ainakaan helposti maitse, ja tekemällä ero Saksan sisäisten ja Euroopan sisäisten lentojen välillä, tilanteeseen soveltuvia toimenpiteitä, kun lisäksi otetaan huomioon, että kyseisenä päivänä kaikkiaan 712 suoritettavasta lennosta jouduttiin peruuttamaan ainoastaan 158 lentoa?

6. Mitä vaatimuksia on asetettava lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan väittämistäakalle arvioitaessa sitä, että kaikki teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoiset kohtuulliset toimenpiteet on toteutettu?

II. Valittajan tekemän valituksen käsittelyä lykätään, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin antaa asiassa ennakkoratkaisun.

PERUSTELUT:

1. Tosiseikat:

Valittaja varasi vastapuolelta Salzburgista Berliiniin (Tegel) lennon (numero EW 8143), jonka lähtöpäivä oli 20.10.2019. Lennon piti aikataulun mukaan lähteä kello 21.05 Salzburgista. Aikataulun mukainen saapumisaika Berliiniin oli kello 22.15. Näiden kahden paikan välinen lentomatka on alle 1 500 kilometriä. Valittaja ei päässyt lennolle, koska se oli peruutettava vastapuolen matkustamohenkilöstön lakon vuoksi (mikä on kiistatonta).

Lakon järjesti Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V. (UFO) -niminen itsenäinen matkustamohenkilöstön ammattijärjestö. Lakko johtui vastapuolen emoyhtiön (Lufthansa AG:n) kanssa käydyistä **[alkup. s. 3]** työehtosopimusneuvotteluista. Neuvottelujen nopeuttamiseksi ja konsernin emoyhtiöön kohdistuvan paineen lisäämiseksi lakko laajennettiin 18.10.2019 tytäryhtiöiden (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings ja Eurowings) työntekijöihin. Lakko vaikutti vastapuolen osalta 712 lentoon, jotka oli tarkoitus suorittaa 20.10.2019. Alun perin ajallisesti aamupäivään (klo 5.00–11.00) rajattua lakkoa jatkettiin samana päivänä lyhyellä varoitusajalla keskiyöhön asti. Ajanjakson pidentämisen vuoksi kyseiselle päivälle laadittua lentoaikataulua ei voitu noudattaa. Lentoaikataulun uudelleenjärjestelyn vuoksi vastapuolen oli peruutettava 158 lentoa, joihin kuului myös valittajan lento.

2. Asianosaisten vaatimukset ja lausumat:

Valittaja vaatii 250,00 euron korvausta asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä lentomatkustajien oikeuksista annettu asetus) 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla sillä perusteella, että matkustamohenkilöstön lakko, josta vastapuoli on vastuussa, johti lennon peruuttamiseen. Valittajan mielestä lakko ei ole lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, vaan vastapuoli on vastuussa siitä. Valittajan mukaan lakko näyttää johtuvan myös vastapuolen itse toteuttamista uudelleenjärjestelytoimista, joten vastapuoli olisi voinut estää sen hyvissä ajoin neuvottelemalla ja tekemällä sopimuksia asiasta. Kollektiiviset työriidat kuuluvat lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan. Valittajan mielestä myöhemmin tehty sopimus osoittaa, että vastapuoli olisi pystynyt ratkaisemaan riidan ja että lakot johtuivat siten yrityksen sisäisistä päätöksistä. Lakko kuuluu vastapuolen tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen eikä myöskään ollut sen vaikutusvallan ulkopuolella.

Vastapuoli kiistää oikeuden korvaukseen ja väittää, että lennon peruuttaminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista. Vastapuoli toteaa, että 14.10.2019 ilmoitettiin, että lakkoon ryhdytään yksinomaan Lufthansa AG:tä vastaan, mutta 18.10.2019 lakko laajennettiin koskemaan sen tytäryhtiöitä ja siten myös vastapuolta. Lakon ajankohdaksi ilmoitettiin aluksi kello 5.00–11.00, ja ammattijärjestö jatkoi sitä vasta 20.10.2019 spontaanisti ja ilman ennakoilmoitusta keskiyöhön asti. Tästä ilmoitettiin vastapuolelle samana päivänä kello 5.30, minkä vuoksi alkuperäiselle ajanjaksolle laadittua hätäsuunnitelmaa ei voitu enää noudattaa. Alihankintalentojen käyttämisen ansiosta vastapuoli joutui jättämään suorittamatta riidanalaisena lentopäivänä ainoastaan 158 lentoa kaikkiaan 712 lennosta, ja se toteutti kaikki käytettävissä olleet toimenpiteet ja laati korvaavan lentosuunnitelman siten, että matkustajille aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Lufthansa AG luopui **[alkup. s. 4]** 18.10.2019 näkökannastaan ja ilmoitti kahden prosentin palkankorotuksesta. Lufthansan varoituslakot peruutettiin, mutta vastapuolen lakkoa jatkettiin, vaikka sille ei ollut perustetta. Vastapuoli väittää, ettei lakko näin ollen kuulu lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan eikä ollut vastapuolen

hallittavissa, varsinkin kun lakon laajentaminen ja ajanjakson pidentäminen olivat vastapuolen kannalta väistämätön poikkeuksellinen olosuhde.

3. Menettelyn tähänastiset vaiheet:

Asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt tuomioistuin hylkäsi kanteen. Se oli jo esitettyjen tosiseikkojen perusteella sitä mieltä, että lennon peruuttamiseen johtavaa lakkoa on pidettävä lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena, jota vastaaja ei pystynyt hallitsemaan. Emoyhtiö Lufthansa AG:n myönnytyksistä huolimatta lakkoa jatkettiin ja jopa laajennettiin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, ettei vastapuoli voinut Lufthansa AG:n tytäryhtiönä myöskään saada aikaan emoyhtiötä sitovaa sopimusta. Vastapuoli laati vielä varasuunnitelman, vaikka lakkoa laajennettiin lyhyellä varoitusajalla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan vastapuoli ei voinut hallita tilannetta, jossa ajanjaksoa pidennettiin lyhyellä varoitusajalla lakon alkamisen jälkeen. Lakko koski kyseisenä päivänä 712:ta lentoa, ja vastapuoli joutui peruuttamaan 158 lentoa ja tekemään siten ainoastaan väistämättömät peruutukset.

Valittaja valitti tästä tuomiosta ja vetosi siihen, että asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt tuomioistuin on tehnyt virheellisen oikeudellisen arvioinnin. Valittaja pyrkii valituksellaan siihen, että kanne hyväksytään kokonaisuudessaan.

[--]

Landesgericht Salzburgin on nyt ratkaistava tämä valitus muutoksenhakutuomioistuimena[.] [--]

Landesgericht Salzburgissa, joka käsittelee asiaa muutoksenhakutuomioistuimena, on vireillä myös neljä muuta asiaa, joissa pääasian kantajat vaativat vahingonkorvausta samojen tosiseikkojen osalta. Näissä tapauksissa kanteet kuitenkin hyväksyttiin ensimmäisessä oikeusasteessa. Myös kyseisissä valitusasioissa vastapuolena oleva Eurowings GmbH vaati kanteen hylkäämisen muodossa esitetyn muutosvaatimuksen lisäksi toissijaisesti, että Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään kaksi ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat lakkoa poikkeuksellisena olosuhteena. [alkup. s. 5]

Oikeudellinen arviointi:

4. Oikeudellinen perusta:

Lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan, että lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien olisi oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä muun muassa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

5. Ennakkoratkaisukysymykset:

Asiassa C-195/17 unionin tuomioistuin täsmensi, että lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina voidaan pitää tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Unionin tuomioistuimen mukaan johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitetut olosuhteet eivät välttämättä ja automaattisesti ole korvausvastuusta vapauttamisen perusteita. On arvioitava tapauskohtaisesti, täyttyvätkö kumulatiiviset edellytykset eli että tapahtumat eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Kun otetaan huomioon mainitun asetuksen tavoite, joka on lentomatkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on unionin tuomioistuimen mukaan tulkittava suppeasti. Lakkoa arvioitaessa ei saa ottaa huomioon sitä, onko lakko sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan laillinen vai laitton, jotta arviointi ei olisi riippuvainen kunkin jäsenvaltion omasta työ- ja sosiaalilainsäädännöstä. Yritysten rakenneuudistukset ja uudelleenjärjestelyt kuuluvat niiden tavanomaisiin liikkeenjohdollisiin toimenpiteisiin. Lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön villissä lakossa, joka on saanut alkunsa yrityksen tekemästä yrityksen rakenneuudistusta koskevasta yllättävästä ilmoituksesta, toteutuu kyseisen tuomion mukaan riski, joka liittyy asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. [alkup. s. 6]

Unionin tuomioistuin vastasi ennakkoratkaisukysymykseen, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentomiestöstä merkittävä osa on spontaanisti poissa työstä (villi lakko) – kuten tilanne oli pääasioissa – ja tämä johtuu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yllättäen antamasta yrityksen rakenneuudistusta koskevasta ilmoituksesta, sellaisen kehotuksen jälkeen, jota eivät antaneet yrityksen työntekijöiden edustajat vaan spontaanisti itse työntekijät, jotka jäivät sairauslomalle, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

Unionin tuomioistuin ei kuitenkaan ole vielä käsitellyt tilannetta, jolle on ominaista koko konsernin väliset olosuhteet. Näin ollen herää kysymys siitä, liittyykö se, että tytäryhtiön työntekijät noudattavat solidaarisesti ammattijärjestön

emoyhtiötä vastaan antamaa lakkokehotusta tukeakseen ammattijärjestön ajamia emoyhtiön matkustamohenkilöstön palkkavaatimuksia, asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, ja jos liittyy, niin miten kauan. Tämä kysymys tulee esiin ennen kaikkea silloin, kun tytäryhtiön lakosta tulee ”itsenäinen” sen jälkeen, kun asiasta on päästy sopimukseen emoyhtiössä, koska UFO-ammattijärjestö ilman havaittavia syitä jatkaa lakkoa ja jopa laajentaa sitä ja tytäryhtiön matkustamohenkilöstö noudattaa tätä kehotusta.

Asiassa C-315/15 annetun unionin tuomioistuimen tuomion 27 ja 28 kohdasta ilmenee, että ”poikkeuksellisina olosuhteina” voidaan pitää tapahtumia, jotka eivät liity luonteensa tai alkuperänsä vuoksi lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa; mainittujen edellytysten on täytyttävä kumulatiivisesti. Muutoksenhakutuomioistuin päätelee ennakkoratkaisukysymyksiin annetuista vastauksista yhdessä tarkasteltuina, että tosiasiallinen hallittavuus ei ole merkittävä seikka ainoastaan tarkasteltaessa sitä, olisiko seuraukset voitu välttää toteuttamalla asianmukaisia toimenpiteitä, vaan myös arvioitaessa sitä, liittyvätkö tietyt tapahtumat vielä asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

Todistustaakkaa koskevaa kysymystä on asiassa C-315/15 annetun unionin tuomioistuimen tuomion 27 ja 28 kohdan mukaan selvennetty siten, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on osoitettava poikkeuksellinen olosuhde samoin kuin se, ettei poikkeuksellisia olosuhteita olisi missään tapauksessa voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä. Näillä toimenpiteillä tarkoitetaan toimenpiteitä, jotka ovat poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta etenkin teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa olevien edellytysten mukaisia. Toistaiseksi ei ole kuitenkaan myöskään vielä selvitetty sitä, onko esitetyn [alkup. s. 7] todistus- ja väittämistaakan kannalta riittävää, kun vastapuoli väittää, että ammattijärjestö on pitänyt lakkokehotuksen voimassa siitä huolimatta, että emoyhtiö oli hyväksynyt vaatimukset, ja lopulta jopa laajentanut sitä. Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että valittaja moittii vastapuolta siitä, ettei tämä ole todennut mitään lakon perusteesta ja vastapuolen työntekijöiden vaatimuksista.

Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan vastapuolena olevan lentoliikenteen harjoittajan väittämisen- ja todistustaakalle ei voida asettaa tässä yhteydessä kohtuuttomia vaatimuksia. Siinä ei voida mennä myöskään niin pitkälle, että kaikki mahdolliset lentoliikenteen harjoittajaan abstraktisti liittyvät syyt, joiden vuoksi ammattijärjestö ja lakkoon kehotetut työntekijät jatkavat lakkoa, pitäisi sulkea pois. Jos lakko johtuu työehtosopimusneuvottelujen jumiutumisesta, mutta asiassa päästään tämän jälkeen sopimukseen, lakon jatkamisella ja sen laajentamisella ei ole perustetta, jollei menettelyssä tule esiin vastapuoleen liittyviä syitä.

Sen perusteella, miten konsernin emoyhtiö ja vastapuolen sen tytäryhtiönä on todettu hoitaneen lakkoa, voidaan katsoa, että kun 712 lentoa peruuntuu yhdessä päivässä, kaikkia lentoreittejä ei väistämättä voida enää liikennöidä, ja asioita on asetettava tärkeysjärjestykseen. Tällaisen uudelleenjärjestelyn yhteydessä vaikuttaa siis lähtökohtaisesti hyväksyttävältä, että asetetaan vastapuolen esittämällä tavalla painopisteitä viittaamalla matkustajille aiheutuvaan mahdollisimman vähäiseen haittaan. Valittaja ei ole esittänyt perusteita riitauttaessaan tämän menettelytavan, jossa lentoaikataulun uudelleenjärjestelyn vuoksi vain 158 lentoa jouduttiin lopulta peruuttamaan.

[--]

TYÖASIAKIRJA