

Zadeva C-28/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

21. januar 2020

Predložitveno sodišče:

Attunda tingsrätt (Švedska)

Datum predložitvene odločbe:

16. januar 2020

Tožeča stranka:

Airhelp Ltd

Tožena stranka:

Scandinavian Airlines System SAS

[...] (ni prevedeno)

ZAPISNIK

16/01/2020

[...] (ni prevedeno)

STRANKI

Tožeča stranka

Airhelp Limited [...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

Tožena stranka

Scandinavian Airlines System SAS [...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

PREDMET

Zahtevek na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 [...] (ni prevedeno)

SKLEP

1. Tingsrätten (okrožno sodišče) je odločilo, da Sodišču Evropske unije na podlagi člena 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije predloži predlog za sprejetje predhodne odločbe v skladu s priloženim dopisom [...] (ni prevedeno)

2. Postopek se prekine do odločitve Sodišča.

Presoja

Iz razlogov, navedenih v priloženem predlogu za sprejetje predhodne odločbe, Tingsrätt (okrožno sodišče) meni, da je treba za odločitev v zadevi Sodišču Evropske unije predložiti vprašanja za predhodno odločanje. Ker je nadaljnje obravnavanje zadeve odvisno od odločitve Sodišča, se postopek prekine.

[...] (ni prevedeno)

DOPIS

[...] (ni prevedeno)

Predlog za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 267 PDEU

Uvod

1. Pred Attunda Tingsrätt (okrožno sodišče v Attundi, v nadaljevanju: predložitveno sodišče) se obravnava spor med družbo Airhelp Limited (v nadaljevanju: Airhelp) in družbo Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (v nadaljevanju: SAS) v zvezi z razlago Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (v nadaljevanju: Uredba).

Vprašanja

2. Predložitveno sodišče v predhodno odločanje predlaga ta vprašanja o razlagi Uredbe:

- (a) Ali stavka letalskih pilotov, ki so zaposleni pri letalskem prevozniku in so potrebni za letenje, pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, kadar se stavka ne izvaja v povezavi z ukrepom, za katerega se odloči ali ki ga napove letalski prevoznik, vendar je zanjo izdano obvestilo in jo organizacije delavcev začnejo zakonito izvajati kot sindikalni ukrep, katerega namen je letalskega prevoznika prisiliti k zvišanju plač, zagotavljanju koristi ali spremembi delovnih pogojev, da bi se izpolnile zahteve organizacij?
- (b) Kateri morebitni pomen je treba pripisati pravičnosti zahtev organizacij delavcev in zlasti dejstvu, da je zahtevano zvišanje plač precej višje od zvišanja plač, ki se na splošno uporablja na zadevnih nacionalnih trgih dela?
- (c) Kateri morebitni pomen je treba pripisati dejstvu, da letalski prevoznik za to, da bi preprečil stavko, sprejme predlog za poravnavo nacionalnega organa, pristojnega za posredovanje v delovnih sporih, organizacije delavcev pa ga ne?

Ozadje

3. Potnik SS je pri SAS rezerviral let iz Malmöja v Stockholm. Letalo bi moralo vzleteti 29. aprila 2019, vendar je bil let istega dne odpovedan zaradi stavke pilotov družbe SAS na Norveškem, Švedskem in Danskem, ki se je začela 26. aprila 2019 in trajala do 2. maja 2019. Razlog za stavko pilotov je bil ta, da so organizacije delavcev na Švedskem, Norveškem in Danskem, ki zastopajo pilote družbe SAS, prekinile predhodno kolektivno pogodbo z družbo SAS, ki bi veljala do leta 2020, ko bi potekla. Pogajanja za novo pogodbo so potekala od marca 2019. Stavka pilotov je trajala sedem dni. Zaradi stavke je družba SAS odpovedala več kot 4000 letov, kar je vplivalo na 380.000 potnikov.
4. SS niso ponudili spremembe poti, katere posledica bi bila zamuda, krajša od treh ur.
5. Družba Airhelp je na podlagi pogodbe prevzela odškodninski zahtevek SS, ki izhaja iz zgoraj navedenega leta.

Povzetek trditev strank

Airhelp

6. Družba Airhelp je zahtevala, da naj predložitveno sodišče družbi SAS naloži plačilo glavnice v višini 250,00 EUR in zamudnih obresti [...] (ni prevedeno), in to od 10. septembra 2019 do dneva plačila.
7. V podporo svojemu zahtevku je družba Airhelp v bistvu zatrjevala: Ker je bil SS o odpovedi obveščen manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in mu ni bila ponujena sprememba poti, ki bi mu zagotavljala odhod največ eno uro pred

odhodom po voznem redu in prihod v njegov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu, ima v skladu z Uredbo pravico do odškodnine.

SAS

8. Družba SAS je ugovarjala trditvam družbe Airhelp. V podporo svojemu nasprotovanju je družba SAS v bistvu zatrjevala: Stavka pilotov pomeni izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, zato družbi SAS na podlagi členov 5(3) in 7 Uredbe odškodnine ni treba plačati.
9. Družba SAS je svojo trditev v postopku v glavni stvari utemeljila, kot sledi.
10. Ena od spornih točk med pogajaji je bila zahteva organizacij delavcev za 13-odstotno zvišanje plač v treh letih, kar je mogoče primerjati s predhodno kolektivno pogodbo, v skladu s katero so bili piloti upravičeni do 6,5-odstotnega zvišanja plač v treh letih. Druga sporna točka je vključevala delovni čas pilotov. Organizacije delavcev so med drugim zahtevale večjo predvidljivost glede delovnega časa.
11. Dne 25 aprila 2019 je Svenska medlingsinstitutet (švedski nacionalni urad za mediacijo) strankam predložil „zahtevo“ (predlog za poravnavo) v zvezi z osrednjo kolektivno pogodbo. Zahteva je med drugim vsebovala določbo o 2,3-odstotnem letnem zvišanju plač. Mediatorjev predlog za zvišanje plač je bil znotraj okvira, tj. zajemal je odstotek zvišanja plač, glede katerega se je izvozna panoga strinjala, da se uporablja za švedski trg dela. Sindikat pilotov je zahteval zvišanje plač, ki je bilo precej nad tem okvirom. Izhodišče v skladu z modelom švedskega trga dela je, da bi moral biti ta okvir predpisan za določitev plač za celotni švedski trg dela. Namen tega je ohraniti švedsko konkurenčnost in ustvariti stabilnost med kolektivnimi pogajaji.
12. Družba SAS je s pobudo soglašala, organizacije delavcev pa je niso sprejele in so 26. aprila 2019 začele izvajati sindikalni ukrep, za katerega je bilo izdano obvestilo.
13. Stavka se je končala 2. maja 2019 zvečer, ko je bila sklenjena nova triletna pogodba. Nova kolektivna pogodba zajema obdobje treh let, do leta 2022, in med drugim prinaša novost, da se plače pilotov zvišajo za 3,5 % za leto 2019, za 3 % za leto 2020 in za 4 % za leto 2021. Skupno zvišanje plač znaša 10,9 % v treh letih.
14. Proučitev vprašanja, ali stavka pilotov pomeni izredne razmere v skladu s členom 5(3) Uredbe mora temeljiti na vprašanju, ali stavka po svoji naravi ali vzroku ni neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti družbe SAS in ta nanjo dejansko ni mogla vplivati.
15. Običajno opravljanje dejavnosti družbe SAS je izvajanje letalskih dejavnosti. Odločitev štirih sindikatov za izvedbo sočasne stavke ni del običajnih dejavnosti

družbe SAS. Stavke so same po sebi zelo neobičajne na švedskem trgu dela in niso del običajnega razmerja med delodajalcem in delavcem ali njunimi zadevnimi panožnimi organizacijami. Poleg tega je bila stavka pilotov ena najbolj celovitih stavk v zgodovini letalskega sektorja, saj je vključevala skoraj vse pilote družbe SAS. Družba SAS ni mogla organizirati svojih dejavnosti tako, da bi se leti opravljali, kot je bilo načrtovano. Stavka pilotov zato ni bila neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti družbe SAS.

16. Dejstvo, da je bila stavka pilotov zakonita, pomeni, da družba SAS ni imela pravice, da je pilotom odredila delo. Skladno s tem družba SAS ni mogla sprejeti nobenih ukrepov, s katerimi bi pilote prisilila, da opravijo lete. Zato družba SAS na stavko pilotov ni mogla dejansko vplivati.
17. Okoliščin, v katerih je Sodišče Evropske unije v zadevi Krüsemann in drugi (C-195/17) ugotovilo, da je divja stavka neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika (glej točko 49), v obravnavani zadevi ni.
18. Stavka pilotov ni temeljila na nobenem ukrepu, ki ga je sprejela družba SAS in ga je mogoče šteti za del običajnih ukrepov. Stavka je bila navsezadnje posledica odločitve združenj pilotov, ki so zahtevali specifične delovne pogoje in niso sprejeli mediatorjevega predloga, v nasprotju z njimi pa je družba SAS ta predlog sprejela. Stavka pilotov zato ni temeljila na nobenem ukrepu, ki ga je sprejela družba SAS.
19. Stavka pilotov ni bila spontan odziv osebja na ukrep, ki je bil del običajnega poslovanja družbe SAS. Nasprotno, k stavki pilotov so hkrati pozvali štirje sindikati pilotov in so jo zato večinoma vodili sindikati in predstavniki delavcev.
20. Poleg tega se družbi SAS ni uspelo izogniti obveznosti plačila odškodnine zaradi odpovedi leta po začetku stavke, saj mora biti let odpovedan vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu, da bi lahko prenehala obveznost plačila odškodnine, določena v Uredbi (glej člen 5(1)(c)(i)). Toda v skladu s švedskim pravom mora biti stavka napovedana le teden dni vnaprej.
21. Stavka pilotov, ki je vplivala na poslovanje družbe SAS in zaradi katere je bil let odpovedan, pomeni dogodek, ki po svoji naravi in vzroku ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti družbe SAS in ta nanj dejansko ni mogla vplivati. Zato pomeni izredne razmere za namene člena 5(3) Uredbe.

Airhelp

22. Družba Airhelp se je na nasprotovanja družbe SAS v bistvu odzvala, kot sledi.
23. Stavke ni mogoče šteti za „izredne razmere“, zaradi katerih preneha obveznost družbe SAS za plačilo odškodnine. Sklepanje kolektivnih pogodb je del rednih poslovnih dejavnosti letalskega prevoznika in ta se lahko znajde v sporu ali celo

navzkrižjih s svojim osebjem v zvezi s to vrsto kolektivnih pogajanj in ponavljajočih se pogajanj o plačah.

24. Med družbo SAS na eni strani ter Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening in Norske SAS-Flygeres Förening na drugi strani se za pilote in kopilote družbe SAS uporabljajo kolektivni sporazumi o plačah in splošnih zaposlitvenih pogojih, to je tako imenovani sporazum za pilote. Med pogajanjimi o takih sporazumih lahko stranke sprejmejo sindikalne ukrepe, kot so stavke in izprtja. Kadar socialni partnerji dosežejo kolektivni sporazum, velja obvezno socialno premirje med trajanjem sporazuma. To pomeni, da stranke v tem obdobju ne smejo sprejemati sindikalnih ukrepov. Nezakonita stavka ali divja stavka je taka, h kateri se pozove med trajanjem obveznega socialnega premirja.
25. Med družbo SAS in raznimi skupinami osebja so se spori pojavljali že v preteklosti in zaradi teh so delavci že večkrat sprejeli sindikalne ukrepe. Včasih so spori nastali zaradi plačilnih pogojev, za izboljšanje delovnih pogojev in zaradi želje delavcev, da imajo vpliv na delovnem mestu. Eden izmed sporov, ki ga je treba posebej poudariti, je t. i. kriza družbe SAS leta 2012, ko se je družba SAS znašla na robu bankrota. Glavni delničarji so družbi SAS naložili stroge varčevalne ukrepe kot pogoj za nadaljnja posojila, zaradi česar so bili zaposleni družbe SAS med trajanjem tedaj veljavne kolektivne pogodbe prisiljeni sprejeti nižje plače za opravljeno delo, da ne bi izgubili svojih služb. Piloti so morali delati več in so na leto izgubili po eno mesečno plačo.
26. Zato je izraz „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe izjema, ki jo je treba razlagati ozko. Iz sodne prakse Sodišča jasno izhaja, da je mogoče le dogodek, ki izpolnjuje dve merili, šteti za izredne razmere. Prvič, dogodek ne sme biti neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika. Drugič, dogodek mora biti tak, da podjetje nanj dejansko ne more vplivati (glej točko 32 sodbe v zadevi Krusemann in drugi, C-195/17).
27. Pogajanja glede plačilnih in delovnih pogojev, zaradi katerih grozi stavka – vsaj v državah članicah, kot so Danska, Norveška in Švedska – so običajna in predvidljiva za vsa podjetja in podjetje lahko nanje vpliva. Stavka lastnega osebja letalskega prevoznika je že v začetku običajna dejavnost letalskega prevoznika in je zato neločljivo povezana z običajnim izvajanjem dejavnosti letalskega prevoznika. Take stavke so običajno odziv na težave, na katere lahko letalski prevoznik dejansko vpliva. Če se stavka izvaja v skladu z nacionalno zaposlitveno zakonodajo, ki se uporablja za stranki, kar poleg tega pomeni, da so osebje in sindikati letalskega prevoznika o tem pred začetkom stavke obvestili, ima letalski prevoznik čas za sprejetje odločitev, ki so nujne, da bi se izognil odgovornosti plačila odškodnine, na primer s preprečitvijo napovedane stavke ali vsaj z zmanjšanjem tveganja, da bo izvedena.
28. V zvezi z družbo SAS je jasno, da je pomemben razlog za stavko pilotov leta 2019 odločitev, ki jo je družba SAS sprejela leta 2012 in zaradi katere so se drastično znižale plače pilotov in so se poslabšali delovni pogoji, in to zaradi finančnih

težav letalskega prevoznika. Družbi SAS je leta 2019 uspelo gospodarsko okrevati, torej je povsem predvidljivo in razumno, da bi piloti v okviru novih pogodbenih pogajanj želeli višje plače in izboljšane delovne pogoje. Piloti so šteli, da je stopnja plačila družbe SAS nižja od tržne stopnje, družba SAS pa je menila, da so zahteve pilotov glede plač nerazumno visoke. V skladu z novo kolektivno pogodbo bo zato stopnja plačila leta 2021 za 10,5 % višja, kot je bila leta 2018.

29. Ob upoštevanju zgoraj navedenega je stavka, na katero se nanaša ta zadeva, neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti družbe SAS in ta nanjo lahko vpliva, zato je ni mogoče šteti za izredne razmere.

Upoštevne določbe prava Unije

30. Uvodna izjava 14 Uredbe št. 261/2004 določa:

„Kakor v okviru Montrealske konvencije je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdržljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stvkih, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.“

31. Člen 5 Uredbe št. 261/2004 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[...]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

(i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali

(ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali

(iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

32. Člen 7(1) Uredbe št. 261/2004 določa:

„Pravica do odškodnine

1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

- (a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;
- (b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;
- (c) 600 eurov za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).“

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.“

33. Člen 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah določa:

„Pravica do kolektivnih pogajanj in ukrepov

Delavci in delodajalci ali njihove organizacije imajo v skladu s pravom Unije ter nacionalnimi zakonodajami in običaji pravico pogajati se in sklepati kolektivne pogodbe na ustreznih ravneh, v primeru nasprotja interesov pa do kolektivnih ukrepov za obrambo svojih interesov, vključno s stavko.“

34. Člen 151 Pogodbe o delovanju Evropske unije določa:

„Unija in države članice si ob upoštevanju temeljnih socialnih pravic, kakor so določene v Evropski socialni listini, podpisani v Torinu 18. oktobra 1961, in v Listini Skupnosti o temeljnih socialnih pravicah delavcev iz leta 1989, prizadevajo za naslednje cilje: spodbujanje zaposlovanja, izboljšanje življenjskih razmer in delovnih pogojev, tako da se ob ohranitvi izboljšav omogoči njihova harmonizacija, ustrezno socialno zaščito, dialog med socialnimi partnerji, razvoj človeških virov za trajno visoko zaposlenost in boj proti izključenosti.

V ta namen Unija in države članice izvajajo ukrepe, ki upoštevajo različnost prakse posameznih držav članic, zlasti na področju pogodbenih odnosov, ter potrebo po ohranitvi konkurenčnosti gospodarstva Unije.

Države članice menijo, da takšen razvoj ne bo nastal le na podlagi delovanja notranjega trga, ki bo dajal prednost harmonizaciji socialnih sistemov, marveč tudi na podlagi postopkov, predvidenih v Pogodbah, in približevanja določb zakonov ali drugih predpisov.[“]

Člen 6 Evropske socialne listine z dne 18. oktobra 1961 določa:

„Vsi delavci in delodajalci imajo pravico do kolektivnih pogajanj.“

Upoštevna nacionalna zakonodaja

35. Člen 45 Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (zakon o sodelovanju delavcev pri odločanju) med drugim določa:

„Če organizacija delodajalcev, delodajalec ali organizacija delavcev razmišlja o sprejetju sindikalnih ukrepov ali podaljšanju trajajočih sindikalnih ukrepov, o tem pisno vsaj sedem delovnih dni vnaprej obvesti nasprotno stranko in urad za mediacijo. Vsak dan razen sobote, nedelje in katerega koli državnega praznika, dneva pred kresno nočjo, dneva pred božičem in dneva pred silvestrovim se šteje za delovni dan. Rok se izračuna od istega obdobja dneva, ko se je sindikalni ukrep začel.“

Nujnost predhodnega odločanja

36. V Uredbi št. 261/2004 ni nobene opredelitve izraza „izredne razmere“. V uvodni izjavi 14 Uredbe pa je navedeno, da lahko izredne razmere nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika. Sodišče Evropske unije je ugotovilo, da so dogodki v uvodni izjavi 14 navedene uredbe naštetih zgolj kot primer in se sami po sebi ne štejejo za izredne razmere (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 22).
37. Sodišče je razložilo izraz „izredne razmere“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 v številnih zadevah (glej Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716; Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; Eglītis in Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604; Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2015:618; Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342, ter Krüsemann in drugi, C-195/17, EU:C:2018:258). V zvezi s tem je Sodišče ugotovilo, da je treba izraz „izredne razmere“ razlagati tako, da zajema dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati (Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 22).
38. Glavno vprašanje v obravnavani zadevi je, kako bi bilo treba pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) navedene uredbe razlagati v primeru stavke, za katero je izdano obvestilo in jo organizacije delavcev začnejo zakonito izvajati. Sodišče tega vprašanja predhodno ni proučilo. Stranki v postopku soglašata, da je družba SAS odgovorna za plačilo odškodnine, če stavka pilotov ne pomeni izrednih razmer. Če stavka pilotov pomeni izredne razmere, pa stranki soglašata,

da družba SAS ni odgovorna za plačilo odškodnine. Obravnavane sporne točke v postopku v glavni stvari se zato nanašajo na razlago pravil prava Unije in razlaga je nujna, da bi se spor rešil.

Stališče predložitvenega sodišča je, da sodna praksa, ki bi se lahko uporabljala za rešitev tega spora, ni na voljo. Poleg tega je podan interes za enotno razlago prava Unije glede teh vprašanj.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT