

Anonimizált változat

Fordítás

C-613/20 – 1

C-613/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. november 18.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Salzburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. november 10.

Felperes:

CS

Alperes:

Eurowings GmbH

VÉGZÉS

A fellebviteli bírósággént eljáró Landesgericht Salzburg (salzburgi regionális bíróság, Ausztria) [omissis] a CS, [omissis] [omissis] felperes által az Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf, [omissis] alperes ellen 250 euró és járulékai iránt indított ügyben a felperes által a Bezirksgericht Salzburg (salzburgi kerületi bíróság, Ausztria) 2020. július 3-i ítélete [omissis] ellen benyújtott fellebbezés alapján folyamatban lévő eljárásban a következő határozatot hozta:

I. A bíróság az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 267. [cikke] alapján előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1. A 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősülhet-e egy légitársaság munkavállalóinak sztrájkja, amelyre vonatkozóan egy szakszervezet tett közzé felhívást bérkövetelések és/vagy szociális ellátások érvényesítése céljából?

2. *Érvényes-e ez legalábbis akkor,*

a) ha a leányvállalat munkavállalói szolidaritást vállalnak az anyavállalat (Lufthansa AG) elleni sztrájkfelhívással, hogy támogassák az anyavállalat légiutas-kísérő személyzetének szakszervezeti követeléseit, és

b) különösen akkor, ha a leányvállalatnál folytatott sztrájk az anyavállalatnál létrejött megállapodást követően „önállósul”, mivel a szakszervezet megállapítható ok nélkül fenntartja a sztrájkot, és azt még ki is terjeszti, minek során a leányvállalat légiutas-kísérő személyzete eleget tesz e felhívásnak?

3. *Elegendő-e az üzemeltető légifuvarozó részéről fennálló rendkívüli körülmény bizonyításához azon állítás, hogy a követeléseknek az anyavállalat általi teljesítése ellenére [eredeti 2. o.] a szakszervezet ok nélkül fenntartja a sztrájkfelhívást, és végül az időtartamát tekintve még ki is terjeszti, és kinek a terhére esik, ha a tényállásban ennek pontos körülményei tisztázatlanok maradnak?*

4. *Ténylegesen nem befolyásolható körülménynek minősül-e az alperes leányvállalatánál 2019. október 18-án 2019. október 20-ára, az 5 órától 11 óráig terjedő időtartamra bejelentett sztrájk, amelyet végül 2019. október 20-án 5 óra 30 perckor spontán módon még ki is terjesztenek 24 óráig?*

5. *A helyzetnek megfelelő intézkedésnek minősül-e az, hogy alternatív menetrend készítették, és a rendelkezésre álló légiutas-kísérő személyzet hiányában kimaradó járatokat – a vízparti úti célok és a Németországon belüli és Európán belüli járatok közötti különbségtétel különös figyelembevételével – subcharter járatokkal pótolták, figyelemmel továbbá arra a tényre, hogy az e napon üzemeltetendő összesen 712 járat közül csupán 158 járatot kellett törölni?*

6. *Milyen követelményeket kell támasztani az üzemeltető légifuvarozót terhelő, arra vonatkozó tényállítási kötelezettséggel szemben, hogy a műszakilag és gazdaságilag elviselhető valamennyi észszerű intézkedést megtették?*

II. *A bíróság a felperes jogorvoslati kérelme alapján indult eljárást az Európai Unió Bírósága előzetes döntésének beérkezéséig felfüggeszti.*

INDOKOLÁS

1. A tényállás:

A felperes egy Salzburgból Berlinbe (Tegel) tartó, 2019. október 20-i járatra (járatszám: EW 8143) foglalt helyet az alperesnél. A Salzburgból történő indulás menetrend szerinti időpontja 21 óra 5 perc volt. A Berlinbe történő érkezés menetrend szerinti időpontja 22 óra 15 perc volt. A két célállomás közötti távolság kevesebb mint 1500 kilométer volt. A felperes nem tudott a járatra beszállni, mivel azt az alperes légiutas-kísérő személyzetének sztrájkja miatt (nem vitatott) törölni kellett.

A sztrájkot az „UFO” (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.) szakszervezet szervezte. A sztrájk az alperes anyavállalatával (a Lufthansa AG-vel) [eredeti 3. o.] folytatott kollektív tárgyalásokból következett. A tárgyalások előmozdítása és az anyavállalatra gyakorolt nyomás növelése céljából a sztrájkot 2019. október 18-án kiterjesztették a leányvállalatok (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings és Eurowings) munkavállalóira. Az alperes esetében 2019. október 20-án 712 járat volt érintett. Az eredetileg délelőttre (5 órától 11 óráig) korlátozott sztrájkot ugyanezen a napon rövidesen éjfélig meghosszabbították. Az időtartam meghosszabbítása azzal a következménnyel járt, hogy az e napra készített menetrend nem volt betartható. A menetrend átszervezése miatt az alperesnek 158 járatot, köztük a felperes járatát is törölnie kellett.

2. A felek kérelmei és nyilatkozatai:

A felperes a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján 250 euró összegű kártalanítás megfizetését kéri azzal az indokkal, hogy a légiutas-kísérő személyzet alperesnek felróható sztrájkja a járat törlését eredményezte. E sztrájk nem minősült az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek, a sztrájkért valójában az alperes felelős. Úgy tűnik, hogy a sztrájk többek között magánál az alperesnél végrehajtott átszervezési intézkedésekre vezethető vissza, és azt az alperes megfelelő tárgyalásokkal és megállapodásokkal kellő időben megakadályozhatta volna. A kollektív munkaügyi viták a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartoznak. A később létrejött megállapodás azt bizonyítja, hogy az alperes képes volt rendezni a vitát, és hogy a sztrájkok következképpen a vállalkozás belső döntéseire vezethetők vissza. A sztrájk az alperes rendes tevékenységi körébe tartozott, továbbá nem esett az alperes befolyásán kívül.

Az alperes vitatta a követelést, és arra hivatkozott, hogy rendkívüli körülmények miatt törölték a járatot. A sztrájkot 2019. október 14-én kizárólag a Lufthansa AG-vel szemben jelentették be, majd 2019. október 18-án kiterjesztették annak leányvállalataira, köztük az alperesre is. A sztrájkot először az 5 órától 11 óráig terjedő időtartamra jelentették be, és azt a szakszervezet – spontán módon és előzetes bejelentés nélkül – csak 2019. október 20-án terjesztette ki éjfélig. Ezt ugyanezen a napon 5 óra 30 perckor közölték az alperessel, ami okafogyottá tette az eredeti időtartamra készített vészhelyzeti menetrendet. Az alperes a szóban forgó járat napján – subcharter járatok alkalmazása miatt – az összesen érintett 712 járat közül csak 158 járatot nem tudott üzemeltetni, és megtett minden rendelkezésre álló intézkedést, minek során az alternatív menetrend célja az utasoknak okozott lehető legkisebb sérelem volt. A Lufthansa AG [eredeti 4. o.] 2019. október 18-án engedett a követeléseknek, és 2%-os béremelést jelentett be. A Lufthansánál bejelentett figyelmeztető sztrájkot lemondták, míg az alperesnél fenntartották a sztrájkot, jóllehet annak nem volt alapja. A sztrájk tehát nem tartozott a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és az alperes befolyásán kívül esett, annál is inkább, mivel a sztrájk és az időtartam kiterjesztése az alperes számára elkerülhetetlen rendkívüli körülménynek minősült.

3. Az eddigi eljárás:

Az elsőfokú bíróság a kereseti kérelmet elutasította. E bíróság a már ismertetett tényállás alapján jogi szempontból azt az álláspontot képviselte, hogy a járat törlését eredményező sztrájkot az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett, olyan rendkívüli körülménynek kell tekinteni, amely az alperes befolyásán kívül esett. Annak ellenére, hogy a Lufthansa AG mint anyavállalat engedett a követeléseknek, a sztrájkot nemcsak fenntartották, hanem még ki is terjesztették. Az alperes a Lufthansa AG leányvállalataként nem tud továbbá az anyavállalatra nézve kötelező erejű megállapodást kötni. Az alperes a sztrájk rövid távú kiterjesztése ellenére vészhelyzeti menetrendet készített. Az időtartamnak a sztrájk kezdetét követő rövid távú meghosszabbítása az alperes befolyásán kívül esett. A sztrájk ezen a napon 712 járatot érintett, az alperesnek pedig sikerült a járat törléseket 158 járatra, tehát az elkerülhetetlenre korlátozni.

A felperes fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben arra hivatkozva, hogy az elsőfokú bíróság tévesen alkalmazta a jogot. Fellebbezésével a felperes a keresetnek történő teljes körű helyt adást kívánja elérni.

[omissis]

A Landesgericht Salzburgnak (salzburgi regionális bíróság) jelenleg fellebbviteli bíróságként kell elbírálnia ezt a fellebbezést. [omissis]

Ezenkívül a fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Salzburg (salzburgi regionális bíróság) előtt négy olyan további eljárás van folyamatban, amelyekkel felperesek ugyanezen tényállás alapján kártalanításhoz való jogot érvényesítenek. Ezekben az esetekben azonban első fokon helyt adtak a kereseteknek. Az Eurowings GmbH, amely ezen eljárások mindegyikének alperese, a benyújtott fellebbezésekben – a keresetek elutasítása formájában történő megváltoztatás iránti kérelem mellett – másodlagosan azt is kérte, hogy a bíróság – előzetes döntéshozatal céljából – terjesszen az Európai Unió Bírósága elé a sztrájkjal mint rendkívüli körülménnyel kapcsolatos két kérdést. **[eredeti 5. o.]**

A jogkérdésről:

4. Jogalapok:

Az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése mentesíti az üzemeltető légitfuvarozót a 7. cikk szerinti kártalanítási kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

Az utasok jogairól szóló rendelet (14) preambulumbekkezdése előírja, hogy az üzemeltető légitfuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli

körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények többek között olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják.

5. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések:

A C-195/17. sz. ügyel kapcsolatban az Európai Unió Bírósága leszögezte, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. A (14) preambulumbekzdésben említett körülmények nem minősülnek a kártalanítási kötelezettség alóli mentesség feltétlen és automatikus okainak. Esetről esetre kell értékelni, hogy teljesülnek-e az együttes feltételek, vagyis hogy az események jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. A rendeletnek az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló céljára tekintettel a rendkívüli körülmények fogalmát szigorúan kell értelmezni. A sztrájk értékelése keretében – az adott tagállam munkajogi és kollektív munkajogi rendelkezéseitől független értékelés elvégzése érdekében – nem kell figyelembe venni, hogy a sztrájk a releváns nemzeti jog alapján jogszerű-e vagy sem. A vállalkozások szerkezetátalakítása és átszervezése e vállalkozások szokásos üzletviteli intézkedései közé tartoznak. Ezen ítélet alapján az érintett légifuvarozó személyzetének átszervezési terveknek a vállalkozás általi váratlan bejelentésével előidézett vad sztrájkja az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó kockázatot jelent. **[eredeti 6. o.]**

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre az Európai Unió Bírósága azt a választ adta, hogy a 261/2004/EK rendelet (14) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi személyzet jelentős részének olyan spontán távolléte („vad sztrájk”), mint amely az alapügyekben szerepel, és amely abból ered, hogy az üzemeltető légifuvarozó váratlanul bejelentette a vállalkozás átszervezését, és amely egy olyan felhívás nyomán alakult ki, amelyet nem a vállalkozás munkavállalóinak képviselői, hanem spontán módon maguk a betegszabadságot igénybe vevő munkavállalók tettek közzé, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

Az Európai Unió Bíróságának mindazonáltal még nem kellett olyan tényállással foglalkoznia, amelyet csoporton belüli körülmények jellemeznek. Felmerül tehát a kérdés, hogy az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik-e, és ha igen, milyen időtartamban, hogy a leányvállalat munkavállalói – az anyavállalat légiutas-kísérő személyzete szakszervezeti bérköveteléseinek támogatása céljából – szolidaritást vállalnak az anyavállalat ellen irányuló szakszervezeti sztrájkfelhívással. Ez a kérdés különösen akkor merül fel, ha a szakszervezet és az anyavállalat között létrejött megállapodást követően a leányvállalatnál folytatott sztrájk „önállósul”, mivel az UFO szakszervezet megállapítható ok nélkül

fenntartja a sztrájkot, és azt még ki is terjeszti, minek során a légiutas-kísérő személyzet eleget tesz e felhívásnak.

A Bíróság C-315/15. sz. ügyben hozott ítéletének 27. és 28. pontjából az következik, hogy „rendkívüli körülményeknek” minősíthetők az olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, feltéve hogy az említett feltételek együttesen teljesülnek. A fellebbviteli bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre adott válaszokból összességében azt a következtetést vonja le, hogy a tényleges befolyásolhatóság nemcsak a következmények megfelelő intézkedések meghozatalával való elkerülhetősége esetében, hanem annak meghatározása szempontjából is jelentőséggel bír, hogy bizonyos események még az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartoznak-e.

A bizonyítási teher kérdése a Bíróság C-315/15. sz. ügyben hozott ítéletének 27. és 28. pontja szerint egyértelműnek tűnik abban az értelemben, hogy az üzemeltető légifuvarozónak kell bizonyítania a rendkívüli körülményt, valamint azt, hogy a rendkívüli körülményeket semmiképpen nem lehetett volna elkerülni a helyzetnek megfelelő intézkedésekkel. E tekintetben olyan intézkedésekről van szó, amelyek a megfelelő rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában – különösen műszaki és gazdasági szempontból – az érintett légifuvarozó számára elviselhetők. Ezenkívül eddig még nem tisztázták azonban azt a kérdést, hogy az ismertetett **[eredeti 7. o.]** bizonyítási és tényállítási kötelezettség tekintetében elegendő-e, hogy az alperes azt állítja, hogy a követeléseknek az anyavállalat általi teljesítése ellenére a szakszervezet fenntartotta és végül még ki is terjesztette a sztrájkfelhívást. Ebben az összefüggésben érdemes megemlíteni, hogy a felperes azt rója fel az alperesnek, hogy nem jelölte meg a sztrájk tartalmát és az alperes munkavállalóinak követeléseit.

A kérdést előterjesztő bíróság szerint nem támaszthatók túlzott követelmények az alperes légifuvarozót e tekintetben terhelő tényállítási és bizonyítási kötelezettséggel szemben. E kötelezettség nem terjedhet továbbá odáig, hogy ki kellene zárni a légifuvarozónak absztrakt módon betudható, a sztrájknak a szakszervezet és a sztrájkra felhívott munkavállalók általi fenntartását előidéző valamennyi elképzelhető okot. Amennyiben az elakadó kollektív tárgyalások során fennáll a sztrájk indoka, majd mégis megállapodás jön létre, a sztrájk fenntartása és kiterjesztése alaptalanul történik, ha az eljárásban nem merülnek fel ennek az alperesnek betudható okai.

A sztrájknak az anyavállalat és az alperes mint annak leányvállalata általi kezelésével összefüggésben képviselhető azon álláspont, hogy napi 712 járat kimaradása esetén szükségszerűen nem üzemeltethető valamennyi járat, és prioritásokat kell megállapítani. Az ilyen átszervezés keretében tehát főszabály szerint megengedhetőnek tűnik az olyan prioritások meghatározása, mint amelyeket az alperes az utasoknak okozott lehető legkisebb sérelemre hivatkozással előadott. A felperes ezt az eljárást csak alá nem támasztott módon

vitatta, kifejtve, hogy a menetrend végrehajtott átszervezése miatt végül csak 158 járatot kellett törölni.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM