

Mål C-660/20**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

4 december 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Bundesarbeitsgericht (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

11 november 2020

Klagande:

MK

Motpart:

Lufthansa CityLine GmbH

Saken i det nationella målet

En deltidsarbetande arbetstagares talan avseende betalning av mellanskillnaden mellan redan betald och förhöjd ersättning (så kallad övertidsersättning för flygtjänststimmar) i enlighet med principen om tidsproportionalitet

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

- 1) Innebär en bestämmelse i en nationell lagstiftning att en deltidsarbetande behandlas mindre förmånligt än jämförbara heltidsarbetande arbetstagare, i den mening som avses i klausul 4 punkt 1 i ramavtalet om deltidsarbete i bilagan till direktiv 97/81/EG, om bestämmelsen tillåter att en förhöjd ersättning för deltids- och heltidsarbetande ska vara enhetligt kopplad till att samma antal arbetstimmar överskrids, och således tillåter att beräkningen

baseras på den totala ersättningen och inte på en del av lönen som avser den förhöjda ersättningen?

2) För det fall att fråga 1 besvaras jakande:

Är det förenligt med klausul 4 punkt 1, och med principen om tidsproportionalitet enligt klausul 4 punkt 2 i ramavtalet om deltidsarbete i bilagan till direktiv 97/81/EG, att en bestämmelse i en nationell lagstiftning tillåter att det som villkor för ett anspråk på förhöjd ersättning uppställs krav på att samma nominella antal arbetstimmar ska ha överskridits för både deltids- och heltidsarbetande, om syftet med den förhöjda ersättningen är att kompensera en ökad arbetsbelastning?

Anförda unionsbestämmelser

Ramavtalet om deltidsarbete i bilagan till rådets direktiv 97/81/EG av den 15 december 1997 om ramavtalet om deltidsarbete undertecknat av UNICE, CEEP och EFS (EGT L 14, 1998, s. 9) (nedan kallat ramavtalet), klausul 3 punkt 2 och klausul 4 punkterna 1–3

Anförda nationella bestämmelser

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (den tyska civillagen), 134 §

Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge (Teilzeit- und Befristungsgesetz – TzBfG) (lagen om deltidsanställning och visstidsanställning), i synnerhet 2 § stycke 1 tredje meningen och 4 § stycke 1

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Parterna tvistar om huruvida klaganden, MK, i egenskap av deltidsarbetande arbetstagare har rätt till en högre ersättning – så kallad övertidsersättning för flygtjänststimmar.
- 2 Motparten, Lufthansa CityLine GmbH (nedan kallat Lufthansa CityLine) är ett bolag med begränsat ansvar som bildats i enlighet med tysk rätt. Bolaget driver ett lufttrafikföretag som genomför kort- och långdistansflygningar. MK är sedan 2001 anställd hos Lufthansa CityLine som trafikflygledare och styrman.
- 3 Sedan 2010 arbetar MK deltid med en arbetstid som motsvarar 90 procent av heltid. Enligt ett företagsavtal arbetar MK som en heltidsanställd utan någon minskning av de flygtjänststimmar han ska fullgöra. Han får dock ytterligare 37 dagar ledigt varje år. Hans grundlön inklusive uppflyttningar i löneklass är 10 procent lägre.

- 4 Enligt de kollektivavtal för Lufthansa CityLines cockpitpersonal som är tillämpliga på anställningsförhållandet utgör flygtjänstperioden en del av den arbetstid som avlönas genom grundlönen. En arbetstagare erhåller övertidsersättning för flygtjänsttimmar som går utöver grundlönen om arbetstagaren fullgör ett visst antal flygtjänsttimmar i månaden och därigenom överskrider ("utlöser") tröskelvärdena för förhöjd ersättning. Kollektivavtalsbestämmelserna föreskriver tre olika nivåer av ökande timersättning som ligger över timersättningen som baseras på grundlönen. De ska tillämpas för att beräkna ersättningen när arbetstagaren har fullgjort 106, 121 respektive 136 flygtjänsttimmar i månaden för kortdistansflygningar och därigenom överskrider tröskelvärdena för förhöjd ersättning. För flygtjänsttimmar på långdistansflygningar gäller lägre tröskelvärden på 93, 106 respektive 120 flygtjänsttimmar i månaden. Det följer inte av bestämmelserna i kollektivavtalen att dessa tröskelvärden ska sänkas för deltidsarbetande arbetstagare i proportion till den del som deras arbetstid utgör jämfört med arbetstiden för en heltidsarbetande arbetstagare
- 5 För att kunna fastställa den månatliga övertidsersättningen för flygtjänsttimmar som MK har rätt till, har Lufthansa CityLine beräknat ett individuellt tröskelvärde som tar hänsyn till MK:s deltidsarbete. För flygtjänsttimmar som MK fullgör utöver de individuella tröskelvärdena erhåller han den timlön som beräknas på grundval av grundlönen. Det är först när hans flygtjänstperiod överskrider de tröskelvärden som gäller för heltidsanställda som förhöjd ersättning betalas ut till honom.
- 6 MK har genom sin talan begärt att Lufthansa CityLine ska förpliktas utge mellanskillnaden mellan den redan betalda och den förhöjda övertidsersättningen för flygtjänsttimmar baserat på sänkta tröskelvärden som tar hänsyn till hans deltidsarbete i enlighet med principen om tidsproportionalitet.
- 7 Arbeitsgericht biföll talan. Landesarbeitsgericht ogillade talan. MK har genom sitt överklagande, för vilket Landesarbeitsgericht beviljade prövningstillstånd, fullföljt sin talan och vidhållit sitt yrkande att Lufthansa CityLine ska förpliktas utge mellanskillnaden mellan de båda ersättningarna.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

Nödvändigheten av ett avgörande av EU-domstolen

- 8 MK:s krav på ytterligare ersättning kan inte grundas på de tillämpliga kollektivavtalsbestämmelserna. Dessa bestämmelser föreskriver en förhöjd ersättning i form av övertidsersättning för flygtjänsttimmar först när tröskelvärdena som gäller enhetligt för deltids- och heltidsarbetande överskrids. MK ska dock anses ha rätt till sådan ersättning om kollektivavtalsbestämmelserna som reglerar övertidsersättning för flygtjänsttimmar inte är förenliga med 4 § stycke 1 TzBfG. Enligt nämnda bestämmelse får "[e]n deltidsarbetande

arbetstagare ... inte behandlas mindre förmånligt än en jämförbar heltidsarbetande arbetstagare på grund av att den förstnämnda arbetar deltid, om det inte finns objektiva skäl för särbehandlingen. Den deltidarbetande arbetstagaren ska få lön eller en annan delbar ersättning som minst motsvarar den del som arbetstiden utgör jämfört med arbetstiden för en jämförbar heltidsarbetande arbetstagare.” Det skulle således vara fråga om ett åsidosättande av 4 § stycke 1 TzBfG om de tröskelvärden som gäller enhetligt för både deltid- och heltidsarbetande innebär en mindre förmånlig behandling av deltidarbetande, utan att det finns objektiva skäl för det. Ett sådant åsidosättande skulle enligt 134 § BGB – enligt vilken varje rättshandling som strider mot ett lagstadgat förbud är ogiltig – innebära att den diskriminerande kollektivavtalsbestämmelsen är ogiltig. Åtgärdandet av diskrimineringen med retroaktiv verkan kan endast ske genom en ”justering uppåt”, eftersom de förmåner som de som gynnats får är det enda system som det kan sökas vägledning i (se dom av den 14 mars 2018, Stollwitzer, C-482/16, EU:C:2018:180, punkt 30, och dom av den 28 januari 2015, Starjakob, C-417/13, EU:C:2015:38, punkt 46 och följande punkt). En ”justering nedåt” kan inte komma i fråga. Följer man detta resonemang har MK rätt till övertidsersättning för flygtjänsttimmar som han felaktigt inte har erhållit, i den omfattning som motsvarar den del som hans arbetstid utgör jämfört med en jämförbar heltidsanställd arbetstagares arbetstid.

- 9 Mot denna bakgrund ska den hänskjutande domstolen först pröva huruvida kollektivavtalsbestämmelserna avseende övertidsersättning för flygtjänsttimmar får till följd att deltidarbetande behandlas mindre förmånligt än jämförbara heltidsarbetande i den mening som avses i 4 § stycke 1 TzBfG.
- 10 Om det föreligger en mindre förmånlig behandling, i den mening som avses i 4 § stycke 1 TzBfG, med avseende på lön, så ska det i ett nästa steg prövas huruvida det finns objektiva skäl för denna annorlunda behandling, vilka kan motivera en avvikelse från principen om tidsproportionalitet.
- 11 Eftersom 4 § stycke 1 TzBfG införlivar klausul 4 punkterna 1 och 2 i ramavtalet med nationell rätt, ska EU-domstolens praxis avseende unionsrätten beaktas vid tolkningen av 4 § stycke 1 TzBfG. Detta gäller även i ett sammanhang där bestämmelserna som ska prövas återfinns i kollektivavtal. Den rätt att förhandla kollektivt som tillkännages i artikel 28 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna ska nämligen, inom ramen för unionsrättens tillämpningsområde, utövas i enlighet med unionsrätten. När arbetsmarknadens parter på nationell nivå antar bestämmelser som omfattas av tillämpningsområdet för ramavtalet ska de således handla med iakttagande av ramavtalet (dom av den 19 september 2018, Bedi, C-312/17, EU:C:2018:734, punkt 69 och följande punkter).

Fråga 1

- 12 Den första frågan avser tolkningen av klausul 4 punkt 1 i ramavtalet med avseende på vilken metod som ska användas vid prövningen av huruvida en

nationell bestämmelse innebär att deltidssamarbetande behandlas mindre förmånligt vad gäller lönen i den mening som avses i klausul 4 punkt 1 i ramavtalet.

- 13 Enligt 4 § stycke 1 första meningen TzBfG får deltidssamarställda inte behandlas mindre förmånligt än jämförbara heltidssamarställda enbart på grund av att de arbetar deltid, om det inte finns objektiva skäl för den annorlunda behandlingen. Deltidssamarställda ska få lön eller en annan delbar ersättning som minst motsvarar den del som arbetstiden utgör jämfört med arbetstiden för en jämförbar heltidssamarbetande arbetstagarare. Även kollektivavtalsbestämmelser måste vara förenliga med 4 § TzBfG. Deltidssamarställda särbehandlas på grund av att de är deltidssamarbetande om arbetstidens varaktighet utgör kriteriet för differentiering mellan olika anställningsvillkor.
- 14 MK är i egenskap av deltidssamarbetande trafikflygledare jämförbar med heltidssamarbetande piloter. Jämförelsegruppen i den mening som avses i 4 § stycke 1 TzBfG är för MK heltidssamarbetande trafikflygledare som omfattas av kollektivavtal.
- 15 Jämförbara heltidssamarbetande i den mening som avses i 4 § stycke 1 TzBfG definieras enligt 2 § stycke 1 tredje meningen TzBfG som arbetstagarare ”med samma typ av anställningsförhållande och med samma eller liknande arbetsuppgifter”. Även kriterierna som anges i klausul 3 punkt 2 i ramavtalet, där begreppet jämförbar heltidssamarbetande definieras, rör innehållet i de berörda personernas arbetsuppgifter (dom av den 1 mars 2012, O’Brien, C- 393/10, EU:C:2012:110, punkt 61, se även dom av den 28 februari 2013, Kenny m.fl., C-427/11, EU:C:2013:122, punkt 27). Kollektivavtalsbestämmelserna föreskriver att övertidsersättningen för flygtjänststimmar endast beror på huruvida de aktuella arbetsuppgifterna fullgörs i en viss omfattning. Alla arbetstagarare som räknas som cockpitpersonal och som fullgör flygtjänststimmar behandlas på samma sätt enligt kollektivavtalet. De utför jämförbara arbetsuppgifter. Anställningsvillkoren skiljer sig – såsom i MK:s fall – endast genom att deltidssamarbetande har kortare arbetstid i form av fler lediga dagar.
- 16 Det är avgörande för utgången i målet om överklagande huruvida MK som är deltidssamarbetande behandlas mindre förmånligt än heltidssamarbetande trafikflygledare vad gäller övertidsersättningen för flygtjänststimmar. I detta sammanhang är det avgörande hur 4 § punkt 1 i ramavtalet ska tolkas. Det är närmare bestämt avgörande vilken metod som ska tillämpas vid prövningen av huruvida deltidssamarbetande behandlas annorlunda vad gäller lönen.
- 17 Det krävs ett klagörande av den aktuella frågan från EU-domstolen. Den hänskjutande domstolen har visserligen hittills utgått från att den rättsliga frågan om vilken metod som ska tillämpas vid prövningen av huruvida deltidssamarbetande behandlas mindre förmånligt vad gäller lönen, senast klagjordes genom domen av den 6 december 2007, Voß, C-300/06, EU:C:2007:757. Eftersom det i de tyska arbetsdomstolarnas rättspraxis och i den rättsvetenskapliga litteraturen emellertid har uttryckts tvivel med avseende på metoden som den hänskjutande domstolen

tillämpar – nämligen en granskning av lönens olika delar – kan den hänskjutande domstolen inte längre vidhålla uppfattningen att det inte finns något rimligt tvivel i detta avseende.

- 18 Om prövningen av särbehandling ska grundas på den totala ersättningen, vilket EU-domstolen gjorde i dom av den 15 december 1994, Helmig m.fl., C-399/92, C-409/92, C-425/92, C-34/93, C-50/93 och C-78/93, EU:C:1994:415, punkt 26 och följande punkter, föreligger inte någon mindre förmånlig behandling av deltidsanställda. Trafikflygledare som arbetar deltid respektive heltid får i sådana fall samma ersättning för arbetsperioder som överskrider de individuella tröskelvärdena för den deltidsarbetande. Om detta är fallet ska överklagandet ogillas.
- 19 Om lönens olika delar däremot ska betraktas separat – som EU-domstolen gjorde i dom av den 6 december 2007, Voß, C-300/06, EU:C:2007:757, och dom av den 27 maj 2004, Elsner-Lakeberg, C-285/02, EU:C:2004:320 – föreligger en särbehandling i så måtto att deltidsarbetande trafikflygledare inte kan komma i åtnjutande av den förhöjda ersättningen om de har fullgjort ett antal flygtjänsttimmar som ligger mellan deras första individuella tröskelvärde – som sänkts i överensstämmelse med deras deltidsfaktor – och de fasta tröskelvärdena utan förhöjd ersättning. Vid en isolerad betraktelse av lönens olika delar vad gäller övertidsersättningen för flygtjänsttimmar får en deltidsarbetande inte den förhöjda ersättningen i form av övertidsersättning för flygtjänsttimmar från den första timmen då det första individuella tröskelvärdet överskrids, utan först när tröskelvärdet som gäller för heltidsarbetande arbetstagare överskrids. Det gäller på motsvarande sätt för det andra och tredje tröskelvärdet. För deltidsarbetande sänktes inte tröskelvärdet från vilket ett ersättningsanspråk uppstår proportionerligt mot deras individuella arbetstid. Det medför negativa effekter för förhållandet mellan prestation och motprestation för deltidsarbetande arbetstagare och utgör således indirekt diskriminering. Om det är fallet ska den hänskjutande domstolen pröva huruvida det finns objektiva skäl för särbehandlingen. Denna problematik behandlas i den andra frågan.

Fråga 2

- 20 Den andra frågan avser tolkningen av klausul 4 punkterna 1 och 2 i ramavtalet vad gäller objektiva skäl för en mindre förmånlig behandling av deltidsarbetande, och för en avvikelse från principen om tidsproportionalitet.
- 21 Om kollektivavtalsbestämmelserna om övertidsersättning för flygtjänsttimmar innebär att deltidsarbetande behandlas mindre förmånligt vad gäller lönen ska den hänskjutande domstolen pröva huruvida det finns objektiva skäl för den annorlunda behandlingen i den mening som avses i 4 § stycke 1 första meningen TzBfG. I detta sammanhang ska det utredas huruvida principen om tidsproportionalitet enligt 4 § stycke 1 andra meningen TzBfG kräver att de tröskelvärden som fastställs enligt kollektivavtal sänks på ett enhetligt sätt som tar

hänsyn till tidsfaktorn för heltids- och deltidsarbetande, eller huruvida prestationens syfte kan motivera en avvikelse från denna princip.

- 22 4 § stycke 1 andra meningen TzBfG innehåller – i överensstämmelse med klausul 4 punkt 1 i ramavtalet – inget absolut förbud mot diskriminering. Bestämmelsen konkretiserar det allmänna diskrimineringsförbudet enligt 4 § stycke 1 första meningen TzBfG på området lön eller annan delbar ersättning. 4 § stycke 1 TzBfG förbjuder en avvikelse från principen om tidsproportionalitet till nackdel för deltidsarbetande om det inte finns något objektivet skäl för en sådan avvikelse. Endast den omständigheten att arbetsbelastningen är olika motiverar dock inte en särbehandling av deltids- och heltidsarbetande. Skäl som motiverar särbehandling måste vara av annan art. Prövningen av de objektiva skälen för särbehandlingen ska baseras på prestationens ändamål. En annorlunda behandling av deltidsarbetande arbetstagare kan endast vara motiverad om skälet för den kan härledas från förhållandet mellan prestationens ändamål och deltidsarbetets omfattning.
- 23 Kollektivavtalsbestämmelserna om övertidsersättning för flygtjänsttimmar syftar till att kompensera en särskild arbetsbelastning och inte – som MK har gjort gällande – att kompensera uppoffringen av fritid. Detta framgår vid tolkning av kollektivavtalsbestämmelserna.
- 24 För det första kan det konstateras att övertidsersättningen för flygtjänsttimmar endast betalas ut för vissa arbetsuppgifter. Ersättningen betalas endast ut för de flygtjänstperioder som anges i kollektivavtalsbestämmelserna och som fullgörs i en viss omfattning. Om parterna till kollektivavtalet däremot hade haft för avsikt att kompensera uppoffringen av fritid skulle de ha varit tvungna att fastställa en tidsmässig övre gräns för samtliga arbetsuppgifter som ingår i arbetstiden enligt kollektivavtalet. Ett ingrepp i den skyddade fritiden sker nämligen oberoende av vilka konkreta arbetsuppgifter som utförs. Det kan således konstateras att arbetstagarna, mot bakgrund av att regelverket enligt kollektivavtalet kräver en hög grad av tidsmässig flexibilitet av dem, måste utgå från att arbetstagaren kan utnyttja dem för arbete upp till de begränsningar som följer av tillämplig arbetstidsrättslig lagstiftning. Det ligger därför nära till hands att det ingrepp i den privata fritiden som detta innebär ska kompenseras redan genom grundlönen. Slutligen talar även kollektivavtalsbestämmelserna avseende utformningen av arbetsscheman – i vilka kravet på en jämnt fördelad arbetsbörda regleras – för att syftet med dessa är att kompensera arbetsbelastningen. Enligt denna bestämmelse ska medarbetarna vid utformningen av arbetsscheman nämligen planeras in och delas in på ett sådant sätt att en så ”jämn arbetsbelastning” som möjligt garanteras för alla medarbetare.
- 25 Utgången i målet om överklagande beror på huruvida ändamålet med kollektivavtalet kan motivera en mindre förmånlig behandling av deltidsarbetande arbetstagare och en avvikelse från principen om tidsproportionalitet. I detta sammanhang är det avgörande hur klausul 4 punkterna 1 och 2 i ramavtalet ska tolkas, närmare bestämt huruvida syftet med kollektivavtalsbestämmelserna – som

är att kompensera en särskild arbetsbörda – allmänt kan motivera en särbehandling av deltidsarbetande arbetstagare.

- 26 Den hänskjutande domstolen anser att det inte står klart huruvida ändamålet som eftersträvas med kollektivavtalsbestämmelserna, nämligen att kompensera olika arbetsbelastning, kan motivera en mindre förmånlig behandling av deltidsarbetande arbetstagare. Rättsläget framstår inte som omedelbart så klart – ”acte clair” – och det har inte heller klargjorts genom EU-domstolens praxis – ”acte éclairé” – på så sätt att det inte finns något utrymme för rimligt tvivel.
- 27 Den hänskjutande domstolen anser att det framgår av EU-domstolens tidigare praxis att det endast är objektiva skäl som kan komma i beaktande för att motivera en annorlunda behandling i den mening som avses i klausul 4 punkt 1 i ramavtalet. Nämda begrepp ska tolkas så att den aktuella särbehandlingen ska tillgodose ett verkligt behov och vara ägnad att uppnå det eftersträvade målet samt vara nödvändig för detta ändamål (dom av den 1 mars 2012, O’Brien, C- 393/10, EU:C:2012:110, punkt 64).
- 28 Den hänskjutande domstolen anser att denna rättsliga fråga inte kan anses ha blivit klargjord genom att EU-domstolen flera gånger har påpekat att det ankommer på de nationella domstolarna att bedöma huruvida sakliga skäl motiverar särbehandling (dom av den 1 mars 2012, O’Brien, C- 393/10, EU:C:2012:110, punkt 67, dom av den 6 december 2007, Voß, C-300/06, EU:C:2007:757, punkt 43, och dom av den 27 maj 2004, Elsner-Lakeberg, C-285/02, EU:C:2004:320, punkt 18). Det var i alla målen fråga om bedömningen av huruvida det över huvud taget åberopats ett skäl som motiverar särbehandling i det konkreta fallet och huruvida en viss grund kunde godtas med tillämpning av kriterierna för prövning av om en viss särbehandling kan motiveras. Den hänskjutande domstolen anser att uttalandena i dessa domar inte avsåg frågan huruvida vissa faktiska omständigheter i sig är ägnade att motivera en särbehandling av deltidsarbetande arbetstagare. EU-domstolen har redan konstaterat att det finns ett skäl – nämligen budgethänsyn – som redan från början inte kan komma i fråga för att motivera diskriminering (dom av den 1 mars 2012, O’Brien, C- 393/10, EU:C:2012:110, punkt 66).
- 29 Om kompensation av arbetsbelastning inte är ett skäl som kan motivera att deltidsarbetande behandlas mindre förmånligt ska överklagandet bifallas.
- 30 Om kompensation av olika arbetsbelastning i sig är ett skäl som är ägnat att motivera särbehandling av deltidsarbetande, ska den hänskjutande domstolen i detalj pröva huruvida den konkreta utformningen av kompensationen av arbetsbelastning med avseende på de valda tröskelvärdena tillgodoser ett verkligt behov hos företaget och är ägnad att uppnå det eftersträvade målet samt är nödvändigt för detta ändamål. Om detta är fallet ska överklagandet ogillas.