

- e) statens statistik för den tidpunkt när de lägre löneskalorna infördes visar att 70 procent av de lärare som anställdes var 25 år eller yngre och det erkänns att detta är typiskt för åldersprofilen hos nyanställda lärare vid nationella skolor varje givet år, och
- f) det är tydligt att lärare vid nationella skolor som börjat arbeta som lärare år 2011 eller därefter missgynnas ekonomiskt jämfört med de lärarkollegor som anställdes före år 2011?
- 2) Om fråga 1 besvaras jakande, kan införandet av de lägre löneskalorna motiveras objektivt av att det var nödvändigt att på medellång till lång sikt uppnå en strukturell minskning av kostnaderna för den offentliga förvaltningen, med beaktande av de budgetåtstramningar som staten stod inför, och/eller av att det var viktigt att upprätthålla goda arbetsmarknadsrelationer med befintliga offentliganställda?
- 3) Blir svaret på fråga 2 ett annat, om staten kunde ha uppnått motsvarande besparingar genom att sänka lönerna till alla lärare med ett betydligt mindre belopp än den nedsättning som tillämpades endast på nyanställda lärare?
- 4) Blir svaret på fråga 2 eller fråga 3 ett annat, om beslutet att inte sänka de löneskalor som var tillämpliga på redan anställda lärare fattades i enlighet med ett kollektivavtal mellan regeringen i egenskap av arbetsgivare och de fackföreningar som företräder anställda i offentlig förvaltning, genom vilket regeringen hade åtagit sig att inte ytterligare sänka lönen för befintliga offentliganställda som redan hade omfattats av lönesänkningar, och med beaktande av de konsekvenser det skulle få för relationerna mellan arbetsmarknadsparterna om regeringen underlät att följa avtalet, med hänsyn till den omständigheten att den nya löneskala som infördes år 2011 inte omfattades av något sådant kollektivavtal?

(¹) EGT 2000, L 303, s 16.

**Begäran om förhandsavgörande framställd av Justice de paix du troisième canton de Charleroi
(Belgien) den 27 februari 2018 – André Moens mot Ryanair Ltd**

(Mål C-159/18)

(2018/C 166/30)

Rättegångsspråk: franska

Hänskjutande domstol

Justice de paix du troisième canton de Charleroi

Parter i det nationella målet

Kärande: André Moens

Svarande: Ryanair Ltd

Tolkningsfrågor

[B]egäran om förhandsavgörande, som rör tolkningen av artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91,⁽¹⁾ [avser] följande tolkningsfrågor:

- 1) Ska den i målet aktuella omständigheten, nämligen ett bränsleläckage på en start- och landningsbana som medfört stängning av denna, omfattas av begreppet "händelse" i den mening som avses i punkt 22 i domen av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), eller av begreppet "extraordinär omständighet", i den mening som avses i punkt 14 i denna förordning, såsom det tolkades i domen av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), eller ska dessa båda begrepp anses sammanfalla?

- 2) Ska artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 tolkas så, att en sådan händelse som den i målet aktuella, nämligen bränsleläckage på en start- och landningsbana som medfört stängning av denna, ska betraktas som en händelse som utgör en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet och, följaktligen, inte kunna betraktas som en "extraordinär omständighet" som kan undanta lufttrafikföretaget från dess skyldighet att kompensera passagerarna i händelse av en betydande försening av en flygning med detta flygplan?
- 3) Om en sådan händelse som den i målet aktuella, nämligen bränsleläckage på en start- och landningsbana som medfört stängning av denna, ska anses utgöra en "extraordinär omständighet", ska då den slutsatsen dras att det för lufttrafikföretaget rör sig om en "extraordinär omständighet" som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits?

⁽¹⁾ EUT L 46, s. 1.

Begäran om förhandsavgörande framställd av Court of Appeal (Irland) den 2 mars 2018 – Atif Mahmood, Shabina Atif, Mohammed Ahsan, Noor Habib, Mohammed Haroon, Nik Bibi Haroon mot Minister for Justice and Equality

(Mål C-169/18)

(2018/C 166/31)

Rättegångsspråk: engelska

Hänskjutande domstol

Court of Appeal (Irland)

Parter i det nationella målet

Klagande: Atif Mahmood, Shabina Atif, Mohammed Ahsan, Noor Habib, Mohammed Haroon, Nik Bibi Haroon

Motpart: Minister for Justice and Equality

Tolkningsfrågor

1. Med förbehåll för de eventuella rättfärdigande grunder som beskrivs i frågorna 2, 3 och 4, åsidosätter en medlemsstat kravet enligt artikel 5.2 i direktiv 2004/38/EG ⁽¹⁾ (nedan kallat 2004 års direktiv), om att visering ska utfärdas så snart som möjligt till make/maka och familjemedlemmar till en unionsmedborgare som utövar sin rätt till fri rörlighet i medlemsstaten ifråga, eller som avser att utöva denna rättighet, när handläggningstiden för en sådan ansökan överstiger 12 månader?
2. Oavsett hur fråga 1 ska besvaras, önskas svar på följande fråga: Är dröjsmål i handläggningen eller annars i avgörandet av en viseringsansökan enligt artikel 5.2, som uppstår på grund av behovet av att genom bakgrundskontroller säkerställa att ansökan inte är bedräglig eller utgör missbruk av rättigheter, inklusive en kontroll av att det inte är fråga om skenäktenskap, enligt artikel 35 i 2004 års direktiv eller på annan grund, rättfärdigade, varför de inte strider mot artikel 5.2?
3. Oavsett hur fråga 1 ska besvaras, önskas svar på följande fråga: Är dröjsmål i handläggningen eller i avgörandet av en viseringsansökan enligt artikel 5.2, som uppstår på grund av behovet av att utföra omfattande bakgrundskontroller och säkerhetsprövningar av personer som kommer från vissa tredjeländer, med anledning av att det finns särskilda säkerhetsrisker relaterade till resande som kommer från dessa tredjeländer, enligt artikel 27 eller artikel 35 i 2004 års direktiv eller på annan grund, rättfärdigade, varför de inte strider mot artikel 5.2?