



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

19. oktoober 2023 *

Eelotsusetaotlus – Sotsiaalpoliitika – Osaline tööaeg – Direktiiv 97/81/EÜ – Euroopa Tööandjate Föderatsiooni, Euroopa Riigiosalusega Ettevõtete Keskuse ja Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni poolt sõlmitud raamkokkulepe osalise tööaja kohta – Klausli 4 punkt 1 – Osalise tööajaga töötajate diskrimineerimise keelu põhimõte – *Pro rata temporis* -põhimõte – Piloovid – Tasu täiendava lennutööaja eest – Ühesugused lisatasu künnised täistööajaga pilootide ja osalise tööajaga pilootide puhul – Erinev kohtlemine

Kohtuasjas C-660/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Bundesarbeitsgerichti (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) 11. novembri 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 4. detsembril 2020, menetluses

MK

versus

Lufthansa CityLine GmbH,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president A. Arabadjiev, kohtunikud T. von Danwitz, P. G. Xuereb, A. Kumin (ettekandja) ja I. Ziemele,

kohtujurist: N. Emiliou,

kohtusekretär: osakonnajuhataja D. Dittert,

arvestades kirjalikku menetlust ja 21. septembri 2022. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- MK, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Mensching,
- Lufthansa CityLine GmbH, esindaja: *Rechtsanwalt* C. Schalast,
- Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, S. Heimerl ja P.-L. Krüger,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

- Taani valitsus, esindaja: J. F. Kronborg,
- Poola valitsus, esindajad: J. Lachowicz ja A. Siwek-Ślusarek,
- Norra valitsus, esindajad: I. Thue ja T. Hostvedt Aarthun,
- Euroopa Komisjon, esindajad: T. S. Bohr ja D. Recchia,

olles 1. detsembri 2022. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada 6. juunil 1997 sõlmitud osalist tööaega käsitleva raamkokkuleppe (edaspidi „raamkokkulepe“), mis on esitatud nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/81/EÜ Euroopa Tööandjate Föderatsiooni, Euroopa Riigiosalusega Ettevõtete Keskuse ja Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni poolt sõlmitud osalist tööaega käsitleva raamkokkuleppe kohta (EÜT 1998, L 14, lk 9; ELT eriväljaanne 05/03, lk 267) lisas, klausli 4 punkte 1 ja 2.
- 2 Taotlus on esitatud piloodi MK ja tema tööandja Lufthansa CityLine GmbH (edaspidi „CLH“), kes on lühi- ja pikamaalende teostav lennuettevõtja, vahelises kohtuvaidluses, mille ese on MK õigus saada tasu täiendava lennutööaja eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Raamkokkuleppe klausli 2 „Reguleerimisala“ punktis 1 on ette nähtud:
„Käesolevat kokkulepet kohaldatakse osalise tööajaga töötajate suhtes, kellel on liikmesriigi kehtiva seaduse, kollektiivlepingu või tava kohaselt määratletud tööleping või -suhe.“
- 4 Raamkokkuleppe klauslis 3 „Mõisted“ on sätestatud:
„Käesolevas kokkuleppes kasutatakse järgmisi mõisteid:
 1. osalise tööajaga töötaja – töötaja, kelle nädala alusel või ühe aasta pikkuse tööperioodi keskmisena arvatud normaaltööaeg on lühem kui võrreldava täistööajaga töötaja normaaltööaeg;
 2. võrreldav täistööajaga töötaja – samas ettevõttes täistööajaga töötaja, kellel on sama liiki tööleping või töösuhe, kes teeb sama või samalaadset tööd; seejuures pööratakse tähelepanu sellistele kaalutlustele nagu ettevõttes töötatud aeg ja kvalifikatsioon/oskused. Kui samas ettevõttes ei ole võrreldavat täistööajaga töötajat, siis tuleb võrrelda kohaldatava kollektiivlepingu alusel või kui kohaldatav kollektiivleping puudub, siis kooskõlas siseriikliku seaduse, kollektiivlepingute või tavadega.“

5 Raamkokkuleppe klausli 4 „Mittediskrimineerimise põhimõte“ punktides 1–3 on ette nähtud:

„1. Osalise tööajaga töötajate suhtes ei või ainult osalise tööaja tõttu rakendada vähem soodsamaid töötingimusi, kui on võrreldavatel täistööajaga töötajatel, kui erinevat kohtlemist ei õigusta objektiivsed põhjused.

2. Asjakohasel juhul kohaldatakse *pro rata temporis* põhimõtet.

3. Käesoleva klausli kohaldamise korra määravad liikmesriigid ja/või tööturu osapooled, võttes arvesse Euroopa õigusakte, siseriiklikke seadusi, kollektiivlepinguid ja tavasid.“

Saksa õigus

TzBfG

6 Direktiiv 97/81 võeti Saksa õigusesse üle 21. detsembri 2000. aasta seadusega, mis reguleerib osalist tööaega ja tähtajalisi töölepinguid (Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge (Teilzeit- und Befristungsgesetz) (*BGBI.* 2000 I, lk 1966)).

7 Vastavalt osalist tööaega ja tähtajalisi töölepinguid reguleeriva seaduse (põhikohtuasjas kohaldatav redaktsioon; edaspidi „TzBfG“) § 2 lõike 1 kolmandale lausele on „võrreldav täistööajaga töötaja“ selle sätte tähenduses „asjaomases ettevõttes täistööajaga töötaja, kellel on sama liiki töösuhe ja kes teeb sama või samalaadset tööd“ nagu selles ettevõttes osalise tööajaga töötav töötaja.

8 TzBfG § 4 lõikes 1 on sätestatud:

„Osalise tööajaga töötajat ei või osalise tööaja tõttu kohelda vähem soodsalt kui võrreldavat täistööajaga töötajat, välja arvatud juhul, kui erinevat kohtlemist õigustavad objektiivsed põhjused. Osalise tööajaga töötajale tuleb maksta töötasu või muud rahalist osadeks jagatavat hüvitist vähemalt selles ulatuses, mis vastab tema tööaja osale võrreldava täistööajaga töötaja tööajast.“

9 TzBfG § 22 lõikes 1 on sätestatud, et asjaomase töötaja kahjuks ei saa kõrvale kalduda muu hulgas selle seaduse eespool viidatud sätetest.

Kohaldatavad kollektiivlepingud

- 10 Asjaomasele töösuhtele kohaldatakse järgmisi kollektiivlepinguid (edaspidi „kohaldatavad kollektiivlepingud“):

– *Üldine kollektiivleping nr 4*

- 11 CLH lennumeeskonna liikmete hulka kuuluvate töötajate üldise kollektiivlepingu nr 4 §-des 6–8 on ette nähtud:

„§ 6 Tööaeg

(1) „Tööaeg“ – aeg, mille jooksul töötajad täidavad CLH korraldusel oma töökohustusi. Tööaja hulka kuuluvad:

- a) lennutööaeg (§ 8);
- b) haldusülesanded;
- c) uute töötajate instrueerimisele, koolitusele ja ümberõppele kulunud aeg;
- d) pardamüügi arveldus;
- e) lennundusmeditsiiniline tervisekontroll ja vaktsineerimine;
- f) valveaeg (= *standby*), kui see ei ole osa lennutööajast;
- g) reisijate (eelkõige laste või haigete) saatmine;
- h) lähetused ja ametisõidud, kui need ei kuulu lennutööaja hulka;
- i) pardaleminekust alates tehtavad toimingud ja maapinnal viibitud aeg vahemaandumistel;
- j) vajalikud toimingud 15. jaanuari 1972. aasta ettevõtetes töösuhete korraldamise seaduse (Betriebsverfassungsgesetz) (*BGBL.* 1972 I, lk 13) § 37 tähenduses (niivõrd, kui võrd see artikkel on kohaldatav CLH lennumeeskonna liikmete suhtes) seal nõutud ulatuses.

[...]

(2)

- a) Töötajalt nõutav igapäevane tööaeg (ilma puhkeajata) ei või lühilendudel ületada 14 tundi, välja arvatud asjaomase töötaja nõusolekul. Valveaega arvestatakse selles osas pooles ulatuses, tingimusel et seda ei tule veeta lennujaamas; arvesse ei võeta aega, mis kulub pärast lennuülesande täitmist ametlikku elukohta jõudmiseks.
- b) Kui töötaja rakendatakse maapealsesse teenindusse rohkem kui kaheks järjestikuseks päevaks, on täistööaeg 38,5 töötundi nädalas. Võimalik täiendav töö hüvitatakse täiendava vaba ajaga kuni järgmise kuu lõpuni.

(3) Töötajad rakendatakse tööle töögraafikute alusel. Töögraafikud koostatakse üldjuhul neljaks nädalaks ja need tuleb teatavaks teha piisavalt varakult. [...]

(4) Töötajate tööaja planeerimisel ja töökohtadele määramisel tuleb järgida kollektiivlepingute sätteid ja tagada ettevõtte tasandil mõistlike võimaluste piires, et kõigil töötajatel oleks ühetaoline töökoormus nende töökohas, ja seda nii töötajatel lähtuvalt nende töökategooriast (lennumeeskond ja maapealsed teenindajad) kui ka CLH programmi ja iga konkreetse juhtumi asjaolusid arvesse võttes ka pärast kaheteistkümmet kuu pikkuse ajavahemiku lõppu.

[...]

§ 7 Lennuaeg

(1) Lennuaeg käesoleva üldise kollektiivlepingu tähenduses on kogu ajavahemik alates hetkest, mil lennuk alustab omal jõul või välise jõu mõjul stardiks liikumist, kuni hetkeni, mil lennuk pärast lennu lõppemist lõplikult peatub (lennu koguaeg).

(2) Lennuaegade summa iga töötaja kohta ei tohi ületada 1000 tundi kalendriaastas.

§ 8 Lennutööaeg

(1) Tasustatav lennutööaeg hõlmab järgmist:

- a) alates graafikujärgselt tööle asumisest kuni lennuaja alguseni tehtavate ettevalmistavate tööde aeg, nagu on kindlaks määratud lennutegevuse käsiraamatus (*operation manual*) või ajutiselt ühekordse korraldusega;
- b) lennuaeg;
- c) pärast lennuaja lõppu tehtavate toimingute aeg, nagu on kindlaks määratud lennutegevuse käsiraamatus või ajutiselt ühekordse korraldusega ja mis kestavad vähemalt 15 minutit ning pikamaalendude puhul vähemalt 30 minutit,
- d) lennu täisimitaatoris instruktoriga veedetud aeg, sealhulgas punktides a ja c nimetatud aeg, ning
- e) kõik muud ajavahemikud punktis a osutatud ettevalmistavate tööde ja punktis c osutatud lõpetavate tööde vahel;
- f) tegevusahelas võetakse toimingute ajavahemikke arvesse 50% ulatuses. Sellest jäetakse välja ajavahemikud, mis jäävad kas asjaomase toimingu lõpu ja töövahetuse alustamise vahele või töövahetuse lõpu ja asjaomase tegevuse alguse vahele. Sellega seoses ei kujuta üksik vaba päev endast tegevusahela katkemist.

(2) [...]

(3) a) Töötajate katkematu lennutööaeg kahe puhkeaja vahel on kümme tundi. Seitsme järjestikuse päeva jooksul on lubatud esimeses lauses nimetatud lennutööaega pikendada neljal järjestikusel korral iga kord kuni kahe tunni võrra või kahel järjestikusel korral iga kord kuni nelja tunni võrra. Ühelgi juhul ei tohi seitsme järjestikuse päeva jooksul tehtud pikendamised ületada kokku kaheksat tundi.

b) Seitsmepäevane ajavahemik algab esimesel päeval kell 00.00 UTC järgi ja lõpeb viimasel päeval kell 24.00 UTC järgi.

(4) [...]

(5) Lennutööaeg ei tohi 30 järjestikuse päeva jooksul ületada 210 tundi ja kalendriaasta jooksul kauem kui 1800 tundi.“

– *Kollektiivleping nr 6*

12 CLH lennumeeskonna hulka kuuluvate töötajate töötasu puudutava kollektiivlepingu nr 6 §-s 4 on ette nähtud:

„Tasu täiendavate lennutöötundide eest

(1) Alates 106. lennutöötunnist kuus (vastavalt lennumeeskonna üldise kollektiivlepingu nr 1 § 8 lõikele 1) makstakse täiendavate lennutöötundide eest tasu, mis moodustab 1/100 individuaalsest kuupalgast (vastavalt §-le 3) ühe lennutöötunni kohta.

(2) Alates 121. lennutöötunnist kuus (vastavalt lennumeeskonna üldise kollektiivlepingu nr 1 § 8 lõikele 1) makstakse täiendavate lennutöötundide eest tasu, mis moodustab 1/85 individuaalsest kuupalgast (vastavalt §-le 3) ühe lennutöötunni kohta.

(3) Alates 136. lennutöötunnist kuus (vastavalt lennumeeskonna üldise kollektiivlepingu nr 1 § 8 lõikele 1) makstakse täiendavate lennutöötundide eest tasu, mis moodustab 1/73 individuaalsest kuupalgast (vastavalt §-le 3) ühe lennutöötunni kohta.

(4) [...]

(5) Lõigete 1–3 kohase täiendavate lennutöötundide eest tasu saamise õiguse arvutamisel arvestatakse töötajale igas kuus kas puhkuse või CLH poolt ette nähtud koolituse tõttu töölt puudunud täiskalendripäeva kohta 3,5 täiendavat lennutöötundi, kuid mitte rohkem kui 98 lennutöötundi kuus.“

– *Juhenddokument „Jump“*

13 Teine kollektiivleping, mis sõlmiti tööturu osapoolte vahel 29. novembril 2014 ja kannab pealkirja „Juhenddokument „Jump““ („Eckpunktepapier „Jump““), näeb III jao punktis 6 ette:

„Tasu täiendavate lennutöötundide eest

Projekti „Jump“ raames Airbus A 340 tüüpi õhusõidukitega tehtud mandritevaheliste lendude puhul on täiendavate lennutöötundide hüvitamiseks kehtestatud järgmised lisatasu künnised:

esimene tase: 93 tundi,

teine tase: 106 tundi,

kolmas tase: 120 tundi.

Kollektiivlepingu nr 6 § 4 lõikes 5 ette nähtud hüvitis on iga täiskalendripäeva eest 3,1 lennutöötundi, kuid mitte rohkem kui 87 lennutöötundi kuus.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 14 Põhikohtuasja hageja töötab alates 2001. aastast CLHs piloodi ja teise piloodina. Alates 2010. aastast on ta CLH ja töötajate esinduskogu vahel sõlmitud ettevõtte kollektiivlepingu alusel töötanud osalise tööajaga, mis tähendab, et tema tööaeg on 90% piloodi täistööajast. Tema põhitöötasu, sealhulgas lisatasusid, on vähendatud 10% ja talle antakse aastas 37 päeva lisapuhkust. Siiski ei ole tema lennutöötundide arv tema tööpäevadel vähenenud.
- 15 Vastavalt kohaldatavatele kollektiivlepingutele on lennutööaeg see osa tööajast, mille eest makstakse põhitöötasu. Töötajale makstakse lisaks põhitöötasule ka tasu täiendavate lennutöötundide eest (edaspidi „lisatasu“), kui tal on täitunud ühe kuu jooksul teatav arv lennutöötunde ja ta on ületanud lisatasu saamiseks kindlaks määratud künnised. Selleks on kollektiivlepingutes ette nähtud „kolm progresseeruvat tunnitasu“, mis on kõrgemad põhitöötasu alusel arvutatavast tunnitasust.
- 16 Täpsemalt kohaldatakse nimetatud kolme tunnitasmäära töötasu arvutamisel lühilendude puhul, kui asjaomasel töötajal on täitunud vastavalt 106, 121 ja 136 lennutöötundi kuus (edaspidi „lisatasu künnised“). Pikamaalendude puhul kohaldatakse madalamaid lisatasu künniseid, mis on vastavalt 93, 106 ja 120 lennutöötundi kuus.
- 17 Kohaldatavad kollektiivlepingud ei näe siiski ette nende lisatasu künniste vähendamist osalise tööajaga töötajate puhul vastavalt nende osalise tööajaga töötamise protsendile, mistõttu on need künnised täistööajaga ja osalise tööajaga pilootidele identsed.
- 18 Mis puudutab põhikohtuasja hagejat, siis arvutab CLH lisatasu kindlaksmääramiseks tema osalist tööaega arvestades individuaalse lisatasu künnise. Nende lennutöötundide eest, mille puhul põhikohtuasja hageja tööaeg ületab tema individuaalset lisatasu künnist, saab ta põhitöötasu alusel kindlaksmääratud tunnitasu. Lisatasu saab põhikohtuasja hageja üksnes siis, kui tema lennutööaeg ületab täistööajaga töötajate suhtes kohaldatavaid lisatasu künniseid.
- 19 Põhikohtuasja hageja leiab, et tal on õigus lisatasule, kui ta ületab lisatasu künnised, mida on alandatud tema osalise tööaja koefitsiendi alusel, ning nõuab CLH-lt vahe tasumist juba makstud töötasu ja alandatud lisatasu künniste alusel täiendavate lennutöötundide eest makstava suurendatud tasu vahel. Täpsemalt nõuab ta selle vahe maksmist 2014. aasta detsembrist kuni 2018. aasta novembrini. Sellega seoses väidab ta, et teda koheldakse vähem soodsalt kui täistööajaga töötajat, et *pro rata temporis*-põhimõtet ei võeta arvesse ja et ükski objektiivne

põhjus ei õigusta seda erinevat kohtlemist. Lisaks sellele ei olnud tema arvates lisatasu ette nähes tööturu osapoolte eesmärk erilise töökoormuse hüvitamine, vaid üksnes töötajate vaba aja kaitsmine.

- 20 CLH vaidleb vastu sellele, et ta peab tegema põhikohtuasja hageja poolt nõutud makse, ja väidab, et on olemas objektiivne põhjus, mis õigustab osalise ja täistööajaga töötajate erinevat kohtlemist. Kuna lisatasu on ette nähtud konkreetse töökoormuse kompenseerimiseks, makstakse seda ainult siis, kui lisatasu künnised on ületatud.
- 21 Arbeitsgericht München (Müncheni töökohus, Saksamaa) rahuldab esimeses kohtuastmes põhikohtuasja hageja nõude. Landesarbeitsgericht München (liidumaa kõrgeim töökohus, Saksamaa), kes lahendas asja apellatsioonistmes, jättis selle nõude siiski rahuldamata. Kassatsioonkaebuses, millele viimati nimetatud kohus loa andis, jäi põhikohtuasja hageja oma nõude juurde.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb, kas keeldumine alandada lisatasu künniseid proportsionaalselt põhikohtuasja hageja tööajaga on kooskõlas raamkokkuleppe sätetega.
- 23 Nimetatud kohus täpsustab sellega seoses, et põhimõtteliselt saab Euroopa Kohtu praktikas eristada kahte erinevat lähenemisviisi. Ühelt poolt leidis Euroopa Kohus esimese lähenemise kohaselt 15. detsembri 1994. aasta kohtuotsuses Helmig jt (C-399/92, C-409/92, C-425/92, C-34/93, C-50/93 ja C-78/93, EU:C:1994:415, punkt 26 jj), et erineva kohtlemisega on alati tegemist siis, kui töösuhte alusel töötatud sama arvu tundide korral on täistööajaga töötajatele makstav kogutöötasu suurem kui osalise tööajaga töötajatele makstav tasu. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et põhikohtuasjas käsitletavale olukorrale kohaldatuna viiks see kogutöötasude võrdlus järelduseni, et osalise tööajaga töötajaid ei kohelda „vähem soodsalt“, sest osalise tööajaga piloodid ja täistööajaga piloodid saavad selle lennutööaja eest, mis ületab osalise tööajaga töötaja individuaalseid lisatasu künniseid, sama tasu.
- 24 Teiselt poolt ehk teise lähenemise kohaselt nõudis Euroopa Kohus 27. mai 2004. aasta kohtuotsuses Elsner-Lakeberg (C-285/02, EU:C:2004:320), et mees- ja naistöötajate võrdse tasustamise põhimõtte järgimist kontrollitaks nii, et töötasu iga komponenti hinnatakse seda põhimõtet arvestades eraldi ja mitte ainult kogumis. Euroopa Kohus tuvastas selles kohtuotsuses osalise tööajaga töötajate „vähem soodsa“ kohtlemise, kuna nende ületundide arvu, mis andis õiguse lisatasule, ei olnud vähendatud proportsionaalselt nende tööajaga.
- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et kui põhikohtuasjas kohaldataks teist lähenemisviisi, viiks see järelduseni, et tegemist on erineva kohtlemisega, mis tuleneb asjaolust, et osalise tööajaga pilootidele makstakse lisatasu alles siis, kui nad on ilma suurendatud tasuta töötanud lennutöötunnid, mis jäävad nende individuaalse esimese taseme lisatasu künnise, mida on nende osalise tööaja koefitsiendi alusel alandatud, ja kindlaks määratud lisatasu künniste vahele.
- 26 Osalise tööajaga töötaja ei saa seega lisatasu alates esimesest tunnist, mil ületati individuaalse lisatasu künnise esimest taset, vaid alles siis, kui ületatakse täistööajaga töötajate suhtes kohaldatavat künnist. See kehtib analoogia alusel lisatasu künniste teise ja kolmanda taseme kohta. Kuna osalise tööajaga töötajate puhul ei alandata õiguse tekkimise künnist vastavalt nende individuaalsele tööajale, tekivad nende töötajate jaoks ebasoodsad tagajärjed seoses nende soorituse ja selle eest tehtava vastusoorituse vahelise suhtega, millega kaasneb erinev kohtlemine nende töötajate ja täistööajaga töötajate vahel.

- 27 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et alates tema 19. detsembri 2018. aasta kohtuotsuse 10 AZR 231/18 kuulutamisest on ta järginud seda teist lähenemisviisi.
- 28 Teised kohtud ja osa liikmesriigi õigusteadlastest on siiski väljendanud teise lähenemisviisi suhtes kahtlusi. Seetõttu leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ta ei saa enam asuda seisukohale, et selles küsimuses puudub põhjendatud kahtlus.
- 29 Neil asjaoludel otsustas Bundesarbeitsgericht (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas riigisisest seadusesättest tulenevalt rakendatakse osalise tööajaga töötajate suhtes vähem soodsaid tingimusi kui võrreldavate täistööajaga töötajate suhtes [raamkokkuleppe] klausli 4 punkti 1 tähenduses, kui kõnealune säte võimaldab lisatasu maksmise osalise tööajaga ja täistööajaga töötajatele ühtemoodi siduda sama arvu töötundide ületamisega, lubades seega lähtuda summeeritud töötasust, mitte lisatasus sisalduvast töötasu komponendist?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav:

kas riigisisene seadusesäte, mis lubab seada lisatasu saamise tingimuseks ühtemoodi sama arvu töötundide ületamise osalise tööajaga ja täistööajaga töötajate puhul, on kooskõlas [raamkokkuleppe] klausli 4 punktiga 1 ja klausli 4 punktis 2 sätestatud *pro rata temporis* -põhimõttega, kui lisatasu eesmärk on kompenseerida erilist töökoormust?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 30 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas raamkokkuleppe klausli 4 punkti 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigi õigusnorme, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, tuleb pidada osalise tööajaga töötajate „vähem soodsaks“ kohtlemiseks selle sätte tähenduses.
- 31 Esimesena tuleb kindlaks teha, kas põhikohtuasi kuulub raamkokkuleppe kohaldamisalasse.
- 32 Sellega seoses tuleneb raamkokkuleppe klausli 2 punkti 1 sõnastusest endast, mille kohaselt raamkokkuleppet kohaldatakse „osalise tööajaga töötajate suhtes, kellel on liikmesriigi kehtiva seaduse, kollektiivlepingu või tava kohaselt määratletud tööleping või -suhe“, et raamkokkuleppe kohaldamisala on määratletud laialt (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus Zone de secours Hainaut-Centre, C-377/21, EU:C:2022:530, punkt 37).
- 33 Peale selle on raamkokkuleppe klausli 3 punktis 1 osalise tööajaga töötaja määratletud nii, et see on „töötaja, kelle nädala alusel või ühe aasta pikkuse tööperioodi keskmisena arvatud normaaltööaeg on lühem kui võrreldava täistööajaga töötaja normaaltööaeg“.
- 34 Käesoleval juhul on põhikohtuasja hagejal CLHga sõlmitud tööleping, millele kohaldatakse eespool punktis 10 nimetatud kollektiivlepinguid. Kuigi tema iganädalane tööaeg ei ole tema kutseala eripära tõttu kindlaks määratud, on samuti selge, et ta töötab selle töölepingu alusel

vähem tunde aastas kui täistööajaga piloot, kuna talle antakse tema töötasu 10% võrra vähendades 37 päeva täiendavat põhipuhkust, et arvestada tema tööaja vähendamisega. Põhikohtuasja hagejat tuleb seega pidada „osalise tööajaga töötajaks“ raamkokkuleppe klausli 3 punkti 1 tähenduses.

- 35 Seega tuleb tõdeda, et põhikohtuasi kuulub raamkokkuleppe kohaldamisalasse.
- 36 Teisena tuleb raamkokkuleppe klausli 4 tõlgendamisel märkida, et raamkokkuleppe eesmärk on esiteks edendada osalise tööajaga töötamist ja teiseks kõrvaldada osalise tööajaga töötajate ja täistööajaga töötajate vaheline diskrimineerimine (5. mai 2022. aasta kohtuotsus *Universiteit Antwerpen jt*, C-265/20, EU:C:2022:361, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 37 Raamkokkuleppe klausli 4 punktis 1 nimetatud diskrimineerimiskeeld on üksnes liidu õiguse aluspõhimõtete hulka kuuluva võrdsuse üldpõhimõtte konkreetne väljendus (5. mai 2022. aasta kohtuotsus *Universiteit Antwerpen jt*, C-265/20, EU:C:2022:361, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 38 Neid eesmärke arvestades tuleb seda klauslit mõista nii, et selles väljendub liidu sotsiaalõiguse põhimõte, mida ei saa tõlgendada kitsendavalt (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus *Zone de secours Hainaut-Centre*, C-377/21, EU:C:2022:530, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 39 Vastavalt eesmärgile kaotada osalise tööajaga ja täistööajaga töötajate vaheline diskrimineerimine on töötingimuste osas kõnealuse klausliga vastuolus see, kui osalise tööajaga töötajaid koheldakse „vähem soodsalt“ kui võrreldavaid täistööajaga töötajaid vaid seetõttu, et nad töötavad osalise tööajaga, välja arvatud juhul, kui erinev kohtlemine on õigustatud objektiivsetel põhjustel (5. mai 2022. aasta kohtuotsus *Universiteit Antwerpen jt*, C-265/20, EU:C:2022:361, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 40 Euroopa Kohus on ka otsustanud, et kõnealuse sätte eesmärk on kohaldada diskrimineerimiskeelu põhimõtet osalise tööajaga töötajate suhtes, takistamaks seda, et tööandja võiks kasutada sellise iseloomuga töösuhet selleks, et jätta need töötajad ilma õigustest, mis on täistööajaga töötajatel (vt selle kohta 22. jaanuari 2020. aasta kohtuotsus *Baldonado Martín*, C-177/18, EU:C:2020:26, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 41 Mis puudutab küsimust, kas käesoleval juhul kuulub lisatasu raamkokkuleppe klausli 4 punktis 1 kasutatud mõiste „töötingimused“ alla, siis on Euroopa Kohus otsustanud, et need tingimused hõlmavad töötasuga seotud tingimusi (7. aprilli 2022. aasta kohtuotsus *Ministero della Giustizia jt* (Itaalia rahukohtunike staatus), C-236/20, EU:C:2022:263, punkt 36, ning 7. juuli 2022. aasta kohtuotsus *Zone de secours Hainaut-Centre*, C-377/21, EU:C:2022:530, punkt 52 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 42 Nii töötasu komponentide kui ka nende komponentide suuruse kindlaksmääramisel peavad riigisisised pädevad asutused kohaldama osalise tööajaga töötajatele raamkokkuleppe klauslis 4 ette nähtud diskrimineerimiskeelu põhimõtet, võttes samas – kui see on kohane – arvesse *pro rata temporis*-põhimõtet (7. juuli 2022. aasta kohtuotsus *Zone de secours Hainaut-Centre*, C-377/21, EU:C:2022:530, punkt 53).
- 43 Seega tuleb asuda seisukohale, et lisatasu kuulub raamkokkuleppe klausli 4 tähenduses mõiste „töötingimused“ alla.

- 44 Mis puudutab CLH täistööajaga pilootide ja selliste osalise tööajaga pilootide nagu põhikohtuasja hageja olukordade võrreldavust, siis tuleb väljakujunenud kohtupraktika kohaselt selle hindamisel, kas töötajad teevad sama või samalaadset tööd raamkokkuleppe tähenduses, vastavalt raamkokkuleppe klausli 3 punktile 2 ja klausli 4 punktile 1 välja selgitada, kas kõiki tegureid, nagu töö iseloomu, väljaõppe- ja töötingimusi arvesse võttes võib neid töötajaid pidada võrreldavas olukorras olevaiks (vt analoogia alusel 15. detsembri 2022. aasta kohtuotsus Presidenza del Consiglio dei Ministri jt (ülikoolide teadustöötajad), C-40/20 ja C-173/20, EU:C:2022:985, punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 45 Kui on tõendatud, et osalise tööajaga töötajad täitsid oma töölepingu kestuse jooksul samu ülesandeid nagu sama tööandja palgal olevad täistööajaga töötajad või töötasid samal kohal nagu viimati nimetatud töötajad, siis tuleb põhimõtteliselt asuda seisukohale, et nende kahe kategooria töötajad on võrreldavas olukorras (vt analoogia alusel 15. detsembri 2022. aasta kohtuotsus Presidenza del Consiglio dei Ministri jt (ülikoolide teadustöötajad), C-40/20 ja C-173/20, EU:C:2022:985, punkt 102 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 46 Eelotsusetaotlusest nähtub, et CLH täistööajaga ja osalise tööajaga piloodid teevad sama tööd ja nimelt sama lennutööd, mistõttu põhikohtuasja hageja kui osalise tööajaga piloodi olukord on TzBfG § 4 lõike 1, koostoimes sama seaduse § 2 lõike 1 kolmanda lausega, tähenduses võrreldav täistööajaga töötavate pilootide olukorraga, kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu kontrollist, mis tal viimasena tuleb teha, ei tulene teisiti.
- 47 Mis puudutab lõpuks küsimust, kas osalise tööajaga pilooti nagu põhikohtuasja hageja ja täistööajaga töötavaid piloote koheldakse erinevalt, siis nähtub asjaomaste töötajate töötasu komponentide analüüsist, mida on kirjeldatud käesolevas eelotsusetaotluses, et osalise tööajaga piloot ei saa lisatasu mitte esimese tunni eest, mis ületab tema individuaalse lisatasu künnise esimest taset, vaid üksnes siis, kui täistööajaga pilootide suhtes kohaldatava lisatasu künnise esimene tase on ületatud. See kehtib analoogia alusel teise ja kolmanda taseme lisatasu künniste kohta. Seega peab osalise tööajaga piloot tegema lisatasu saamiseks sama arvu lennutöötunde kui täistööajaga piloot, ilma et seda künnist alandataks tema individuaalse tööaja alusel. Neil asjaoludel ei saavuta osalise tööajaga piloodid lisatasu saamiseks nõutavat lisatasu künnist või saavutavad selle üksnes oluliselt väiksema tõenäosusega kui täistööajaga piloodid.
- 48 Kuigi nende kahe piloodikategooria puhul näib, et tasu lennutunni kohta on kuni lisatasu künnisteneni võrdne, tuleb siiski märkida, et kõnealused identsed lisatasu künnised tähendavad osalise tööajaga pilootide jaoks nende kogutööaja suhtes pikemat lennutööd kui täistööajaga pilootide puhul ja seega suuremat koormust kui täistööajaga pilootidel (vt analoogia alusel 27. mai 2004. aasta kohtuotsus Elsner-Lakeberg, C-285/02, EU:C:2004:320, punkt 17). Sellise olukorraga kaasnevad seega osalise tööajaga pilootidele tehtud soorituse ja vastusoorituse suhte osas ebasoodsad tagajärjed.
- 49 Kuna osalise tööajaga töötajad vastavad seega palju harvem lisatasu saamise tingimustele, tuleb asuda seisukohale, et sellist osalise tööajaga pilooti nagu põhikohtuasja hageja koheldakse erinevalt võrreldes võrreldavate täistööajaga pilootidega, mis on aga raamkokkuleppe klausli 4 punktiga 1 keelatud, välja arvatud juhul, kui see on õigustatud „objektiivse põhjusega“ selle klausli tähenduses.

50 Kõike eeltoodud arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et raamkokkuleppe klausli 4 punkti 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigi õigusnorme, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, tuleb pidada osalise tööajaga töötajate „vähem soodsaks“ kohtlemiseks selle sätte tähenduses.

Teine küsimus

51 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas raamkokkuleppe klausli 4 punkte 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et selle klausliga on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, selleks et kompenseerida selle tööga kaasnevat erilist töökoormust.

52 Vastavalt eesmärgile kaotada osalise tööajaga ja täistööajaga töötajate vaheline diskrimineerimine on töötingimuste osas raamkokkuleppe klausli 4 punktiga 1 vastuolus see, kui osalise tööajaga töötajaid koheldakse „vähem soodsalt“ kui võrreldavaid täistööajaga töötajaid vaid seetõttu, et nad töötavad osalise tööajaga, välja arvatud juhul, kui erinev kohtlemine on õigustatud objektiivsetel põhjustel.

53 Osalise tööajaga töötajate tasu peab olema võrdne täistööajaga töötajate tasuga, eeldusel et kohaldatakse *pro rata temporis*-põhimõtet, mis on sätestatud raamkokkuleppe klausli 4 punktis 2 (10. juuni 2010. aasta kohtuotsus Bruno jt, C-395/08 ja C-396/08, EU:C:2010:329, punkt 64).

54 Käesoleval juhul tuleneb eespool punktides 47–49 esitatud kaalutlustest, et kohaldatavad kollektiivlepingud, mis seavad lisatasu maksmise sõltuvusse osalise tööajaga ja täistööajaga töötavate pilootide puhul ühesugustest lisatasu künnistest ning milles *pro rata temporis*-põhimõtet ei kohaldata, kätkevad endas selle klausli punktide 1 ja 2 järgi keelatud erinevat kohtlemist, välja arvatud juhul, kui seda õigustab „objektiivne põhjus“.

55 Euroopa Kohtul ei ole ELTL artikli 267 kohases menetluses pädevust hinnata asjaolusid ja kohaldada liidu õigusnorme konkreetsele juhtumile. Niisiis peab eelotsusetaotluse esitanud kohus andma põhikohtuasja lahendamiseks vajaliku õigusliku kvalifikatsiooni. Seevastu on Euroopa Kohtu ülesanne anda talle kõik vajalikud juhised, et teda selle hinnangu andmisel suunata (vt selle kohta 10. märtsi 2022. aasta kohtuotsus Landkreis Gifhorn, C-519/20, EU:C:2022:178, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika).

56 Seda silmas pidades on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kõiki asjakohaseid tegureid arvesse võttes kindlaks teha, kas põhikohtuasjas kõne all olevat erinevat kohtlemist võib pidada „objektiivse põhjusega“ õigustatuks. Selle hindamise raames peab nimetatud kohus arvesse võtma järgmisi kaalutlusi.

57 Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb raamkokkuleppe klausli 4 punktis 1 sätestatud mõistest „objektiivsed põhjused“ aru saada nii, et see ei võimalda osalise tööajaga töötajate ja täistööajaga töötajate erinevat kohtlemist põhjendada asjaoluga, et erinev kohtlemine on ette nähtud üldise ja abstraktse riigisisese normiga, nagu seadus või kollektiivleping (1. märtsi 2012. aasta kohtuotsus O'Brien, C-393/10, EU:C:2012:110, punkt 64 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 58 Pigem on nimetatud mõistega nõutud, et tuvastatud erinev kohtlemine oleks põhjendatud täpsete ja konkreetsete asjaoludega, mis iseloomustavad asjasse puutuvat töötingimust konkreetsetes olukorras, millega seoses see esineb, ning objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumide alusel, mis võimaldaksid tagada, et see erinevus on tingitud tegelikust vajadusest ja et see on sobiv taotletava eesmärgi saavutamiseks ning selleks vajalik. Sellised asjaolud võivad tuleneda eelkõige tööülesannete eripärast, mille täitmiseks osalise tööajaga lepingud on sõlmitud, ning nimetatud tööülesannete olemuslikest tunnustest, või kui see on asjakohane, siis liikmesriigi sotsiaalpoliitika legitiimse eesmärgi taotlemisest (vt selle kohta 1. märtsi 2012. aasta kohtuotsus O'Brien, C-393/10, EU:C:2012:110, punkt 64 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 15. oktoobri 2019. aasta kohtumäärus AEAT (tööpäeva vertikaalse korraldusega osalise tööajaga töötajate tööstaaži arvutamine), C-439/18 ja C-472/18, EU:C:2019:858, punkt 47).
- 59 Käesoleval juhul nähtub Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust, et põhikohtuasjas kõne all oleva erineva kohtlemise põhjendamiseks tuginevad CLH ja Saksamaa valitsus eesmärgile kompenseerida pilootide tervist mõjutavat erilist töökoormust lennutöös ning sellega tihedalt seotud eesmärgile vältida seda, et lennuettevõtjad rakendavad pilootide ülemäära palju.
- 60 Esiteks tuleb aga märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei ole kohaldatavate kollektiivlepingute sätetes nimetatud ühtegi objektiivset põhjust, mis võimaldaks õigustada põhikohtuasjas kõne all olevat erinevat kohtlemist, ning eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab üksnes nende kollektiivlepingute üldise ülesehituse alusel, et tööturu osapoolte taotletav eesmärk võib olla CLH ja Saksamaa valitsuse viidatud eesmärk; seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus.
- 61 Teiseks, kuigi need pooled rõhutasid lennutegevusele – mis kujutab endast siiski piloodi peamist tegevust – omaseid piiranguid, kinnitasid nad kohtuistungil, et kohaldatavates kollektiivlepingutes ette nähtud lennutöötundide eest ette nähtud lisatasu maksmise künnised ei põhine objektiivselt kindlaksmääratud väärtustel, teaduslikel teadmistel ega ka saadud kogemustel, mis on seotud näiteks igakuiste lennutundide kuhjumise mõjuga. Seega ei näi olevat objektiivseid ja läbipaistvaid kriteeriume, mis võimaldaksid veenduda selles, et põhikohtuasjas käsitletav erinev kohtlemine ja ühtsete künniste kohaldamine osalise tööajaga pilootide ja võrreldavate täistööajaga pilootide suhtes vastaks käesoleva kohtuotsuse punktis 58 viidatud kohtupraktika kohaselt tegelikule vajadusele, mida peab aga kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus.
- 62 Kolmandaks tuleneb sellest kohtupraktikast, et lisaks sellele, et niisugune erinev kohtlemine peab vastama tegelikule vajadusele, peab see olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobiv ja vajalik. Lisaks tuleb seda eesmärki järgida kooskõlas kohtupraktika nõuetega järjekindlalt ja süstemaatiliselt (vt selle kohta 12. jaanuari 2010. aasta kohtuotsus Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 21. jaanuari 2021. aasta kohtuotsus INSS, C-843/19, EU:C:2021:55, punkt 32).
- 63 Mis puudutab aga küsimust, kas tuvastatud erinev kohtlemine võimaldab saavutada taotletavat eesmärki ja kas see on nimetatud kohtupraktika tähenduses selleks vajalik, siis on kahtlusi – nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus –, kas pilootide jaoks lisatasu saamiseks ühtsete künniste kehtestamine on sobiv ja järjekindel, arvestades eesmärki kaitsta pilootide tervist ülemäärase töökoormuse eest. Ühtsete lisatasu künniste kehtestamine jätkaks põhimõtteliselt arvesse võtmata individuaalseid tagajärgi, mida võivad põhjustada töökoormus ja lendamisega seotud eripiirangud. See tähendab ka seda, et tähelepanuta jäetakse osalise tööajaga töötamise institutsiooni aluseks olevad põhjused, nagu asjaomase piloodi võimalikud tööga mitteseotud kohustused.

- 64 Lisaks ei ole välistatud, et selles kontekstis võib töötundide kompenseerimise süsteem, puhkepäevade süsteem või isegi lennutöötundide piirmäära kindlaksmääramine mitte kuus, vaid nädalas, kujutada endast nimetatud eesmärgi saavutamiseks sobivamat ja järjekindlamat meetet kui põhikohtuasjas kõne all olev meede.
- 65 Peale selle tekitab lisatasu saamiseks ühtsete künniste, mitte töölepingu alusel individuaalsete lisatasu künniste kehtestamine osalise tööajaga pilootide osas järjekindluse probleemi, arvestades eesmärki takistada lennuettevõtjatel pilootide liigset tööga koormamist. Nimelt maksavad lennuettevõtjad seda lisatasu ainult täistööajaga pilootide tööajale vastava lisatasu künnise ületamise korral.
- 66 Lõpuks, niivõrd kui nimetatud riigisiseste õigusnormide vastuvõtmise ja põhikohtuasjas *pro rata temporis*-põhimõtte kohaldamisest keeldumise aluseks on majanduslikud kaalutlused, tuleb meenutada kohtupraktikat, mille kohaselt on range personalijuhtimine seotud eelarveliste kaalutlustega, mis ei saa õigustada diskrimineerimist (vt selle kohta 22. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Zentralbetriebsrat der Landeskrankenhäuser Tirols, C-486/08, EU:C:2010:215, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 67 Kõike eeltoodut arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et raamkokkuleppe klausli 4 punkte 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et selle klausliga on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, selleks et kompenseerida selle tööga kaasnevat erilist töökoormust.

Kohtukulud

- 68 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

- 1. 6. juunil 1997 sõlmitud osalist tööaega käsitleva raamkokkuleppe, mis on esitatud nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/81/EÜ Euroopa Tööandjate Föderatsiooni, Euroopa Riigiosalusega Ettevõtete Keskuse ja Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni poolt sõlmitud osalist tööaega käsitleva raamkokkuleppe kohta lisas, klausli 4 punkti 1**

tuleb tõlgendada nii, et

liikmesriigi õigusnorme, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, tuleb pidada osalise tööajaga töötajate „vähem soodsaks“ kohtlemiseks selle sätte tähenduses.

- 2. 6. juunil 1997 sõlmitud osalist tööaega käsitleva raamkokkuleppe, mis on esitatud direktiivi 97/81 lisas, klausli 4 punkte 1 ja 2**

tuleb tõlgendada nii, et

selle klausliga on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt sõltub lisatasu maksmine nii osalise tööajaga töötajatele kui ka võrreldavatele täistööajaga töötajatele ühtemoodi sellest, et teatava tegevuse puhul – nagu piloodi lennutöö – ületatakse sama arv töötunde, selleks et kompenseerida selle tööga kaasnevat erilist töökoormust.

Allkirjad