



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

17 päivänä huhtikuuta 2018^{i*}

Ennakkoratkaisupyyntö – Kuljetus – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – 7 artiklan 1 kohta – Oikeus korvaukseen – Vapautus – Käsite ”poikkeukselliset olosuhteet” – Villi lakko

Yhdistetyissä asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyyntöistä, jotka ovat esittäneet yhtäältä Amtsgericht Hannover (Hannoverin paikallinen alioikeus, Saksa) 6.4.2017 (asiat C-195/17 ja C-197/17–C-203/17), 19.4.2017 (asiat C-226/17 ja C-228/17), 11.5.2017 (asiat C-254/17, C-275/17, C-278/17 ja C-281/17), 12.5.2017 (asiat C-274/17, C-279/17, C-280/17 ja C-282/17–C-286/17), 16.5.2017 (asia C-291/17) ja 17.5.2017 (asia C-290/17) tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 13.4.2017 (asiat C-195/17 ja C-197/17–C-203/17), 28.4.2017 (asiat C-226/17 ja C-228/17), 15.5.2017 (asia C-254/17), 18.5.2017 (asiat C-274/17, C-275/17 ja C-278/17–C-286/17) ja 22.5.2017 (asiat C-290/17 ja C-291/17), ja toisaalta Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfin paikallinen alioikeus, Saksa) 16.5.2017 (asia C-292/17) tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 22.5.2017, saadakseen ennakkoratkaisun asioissa

Helga Krüsemann ym. (C-195/17),

Thomas Neufeldt ym. (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe ym. (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

Reinhard Wittmann (C-228/17),

Regina Lorenz (C-254/17),

Prisca Sprecher (C-254/17),

Margarethe Yüce ym. (C-274/17),

Friedemann Schoen (C-275/17),

Brigitta Schoen (C-275/17),

Susanne Meyer ym. (C-278/17),

Thomas Kiehl (C-279/17),

Ralph Eßer (C-280/17),

Thomas Schmidt (C-281/17),

Werner Ansorge (C-282/17),

Herbert Blesgen (C-283/17),

Simone Künnecke ym. (C-284/17),

Marta Gentile (C-285/17),

Marcel Gentile (C-285/17),

Gabriele Ossenbeck (C-286/17),

Angelina Fell ym. (C-290/17),

Helga Jordan-Grompe ym. (C-291/17) ja

EUflight.de GmbH (C-292/17)

vastaan

TUIfly GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja L. Bay Larsen sekä tuomarit J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (esittelevä tuomari) ja M. Vilaras,

julkisasiamies: E. Tanchev,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Schiano,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Thomas Neufeldt ym. ja Eberhard Schmeer, edustajanaan P. Degott, Rechtsanwalt,

- Ivan Wallmann, edustajanaan M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
 - Nicole Schlosser, Holger Schlosser, Regina Lorenz, Prisca Sprecher, Brigitta Schoen, Friedemann Schoen ja EUflight.de GmbH, edustajinaan H. Deussen ja M. Diekmann, Rechtsanwälte,
 - Brigitte Wittmann, edustajanaan R. Weist, Rechtsanwalt,
 - Reinhard Wittmann, edustajanaan M. Michel, Rechtsanwalt,
 - Ralph Eßer, itse,
 - Werner Ansorge ja Herbert Blesgen, edustajanaan J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
 - Simone Künnecke ym., edustajanaan C. Steding, Rechtsanwalt,
 - TUIfly GmbH, edustajinaan P. Kauffmann ja K. Witt, Rechtsanwälte,
 - Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze, M. Hellmann ja M. Kall,
 - Ranskan hallitus, asiamiehinään E. de Moustier ja I. Cohen,
 - Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
 - Euroopan komissio, asiamiehinään K.-Ph. Wojcik, K. Simonsson ja N. Yerrell,
 - ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.1.2018 pidetyssä istunnossa esitetyn kuultuaan julkisasiamiehen 12.4.2018 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
- on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyynnot koskevat matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Nämä pyynnot on esitetty asioissa, joissa vastakkain ovat matkustajat ja lentoliikenteen harjoittaja TUIfly GmbH ja joissa on kyse siitä, että viimeksi mainittu kieltäytyi maksamasta korvausta matkustajille, joiden lennot olivat viivästyneet pitkäaikaisesti tai ne oli peruutettu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 4, 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla [unionin] toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

– –

- (4) [Unionin] olisikin tiukennettava [sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4.2.1991 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 295/91 (EYVL 1991, L 36, s. 5)] säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.

--

- (14) [Tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn ja Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY hyväksytyn yleissopimuksen (EYVL 2001, L 194, s. 38)] mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.
- (15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tietynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset tai peruutukset.”

4 Asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

- c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos
- i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai
 - ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai
 - iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

--

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.”

- 5 Mainitun asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:
- ”Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:
- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;
 - b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;
 - c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.”
- –”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

- 6 Kaikki pääasioiden kantajat olivat varanneet TUIflylta lentoja, jotka tämän lentoliikenteen harjoittajan oli määrä suorittaa 3.–8.10.2016.
- 7 Kuten ennakkoratkaisupyyntöistä käy ilmi, kaikki nämä lennot peruutettiin tai ne olivat saapuessaan vähintään kolme tuntia myöhässä siitä syystä, että TUIflyn henkilökunnasta poikkeuksellisen suuri osa oli poissa töistä sairauden vuoksi sen jälkeen, kun tämän lentoliikenteen harjoittajan johto oli 30.9.2016 ilmoittanut henkilökunnalleen yrityksen rakenneuudistussuunnitelmista.
- 8 Näistä päätöksistä käy ilmi myös, että vaikka TUIflyn henkilökunnasta on tavallisesti poissa sairauden vuoksi 10 prosenttia, tämä luku kasvoi 1.10.2016 ja 10.10.2016 välisenä aikana huomattavasti siten, että se oli ohjaamohenkilöstön osalta 34–89 prosenttia ja matkustamohenkilöstön osalta 24–62 prosenttia.
- 9 Tämän vuoksi TUIfly luopui 3.10.2016 lähtien täysin lentojensa alkuperäisistä aikatauluista, turvautui muiden lentoliikenteen harjoittajien alihankintalentoihin ja pyysi lomalla olevia työntekijöitä palaamaan töihin.
- 10 Mainittujen henkilökunnan poissaolojen vuoksi 3.10.2016 kuitenkin 24 lentoa viivästyi pitkäaikaisesti. Myös 4.10.2016 29 lentoa viivästyi pitkäaikaisesti ja 7 lentoa peruutettiin. Suuri osa lennoista peruutettiin 5.10.2016 lähtien. TUIfly peruutti kaikki Saksasta lähtevät lennot 7. ja 8.10.2016.
- 11 TUIflyn johto ilmoitti 7.10.2016 illalla henkilöstölleen, että työntekijöiden edustajien kanssa oli päästy sopimukseen.
- 12 TUIfly katsoi tämän tilanteen olevan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, minkä vuoksi se kieltäytyi maksamasta pääasioiden kantajille asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan ja 7 artiklan, sellaisina kuin unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut, mukaista korvausta.

Asiat C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17

- 13 Asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin eli Amtsgericht Hannover (Hannoverin paikallinen alioikeus, Saksa) toteaa, että saksalaisen oikeuskäytännön mukaan

miehistön jäsenen sairaus – ainakaan silloin, kun se ei ole aiheutunut kolmannen henkilön ulkoa käsin tekemästä haitanteosta – ja se, että hänelle on hankittava sijainen, eivät ole asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.

- 14 Kyseinen tuomioistuin pohtii, voidaanko sen käsiteltävänä oleviin riita-asioihin johtaneita tilanteita pitää poikkeuksellisina olosuhteina, koska ne koskevat sellaista henkilöstön poissaolo-osuutta, joka ei ole lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiselle toiminnalle ominainen, mutta ilmenevät, kuten pääasian vastaaja korostaa, erityisesti silloin, kun kyse on villistä lakosta tai henkilöstön jäsenten itsensä järjestämästä boikotista, mutta katsoo kuitenkin, että on pääteltävä, että käsiteltävissä asioissa kyse ei ole mistään poikkeuksellisista olosuhteista.
- 15 Kyseinen tuomioistuin korostaa yhtäältä, että pääasiassa kyseessä oleva lentoliikenteen harjoittaja on mahdollisesti myötävaikuttanut näiden poissaolojen esiintymiseen ilmoittaessaan yrityksen rakenneuudistustoimenpiteistä. Toisaalta on niin, että vaikka saksalaisten tuomioistuinten enemmistö tunnustaa sekä sisäisen että ulkoisen lakon poikkeuksellisiksi olosuhteiksi, oli riita-asioissa, jotka on saatettu Amtsgericht Hannoverin käsiteltäviksi, henkilöstön poissaolo seurausta siitä, että tiettyjä asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön jäseniä kehoitettiin hankkiutumaan sairauslomalle, eikä se siis ollut virallisesti lähtöisin ammattijärjestöstä. Tällainen työtaistelutoimi eroaa siis virallisesta lakosta, ja sitä on pidettävä villinä lakkona, johon ammatillista yhdistymisvapautta ei sovelleta.
- 16 Siinä tapauksessa, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatettuihin riita-asioihin liittyviä olosuhteita on pidettävä poikkeuksellisina olosuhteina, kyseinen tuomioistuin pohtii, onko nämä olosuhteet tunnustettava vain niiden lentojen osalta, joihin ne ovat vaikuttaneet, vai voidaanko ne tunnustaa myös poikkeuksellisten olosuhteiden ilmenemisen jälkeisten lentojen osalta, jolloin asianomaiset lentoliikenteen harjoittajat voivat siis kieltäytyä maksamasta korvausta niiden myöhempien lentojen matkustajille, joihin näiden poikkeuksellisten olosuhteiden ilmenemisen jälkeen suoritettujen lentojen uudelleenjärjestely on vaikuttanut.
- 17 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa saksalaisten tuomioistuinten epäyhtenäiseen oikeuskäytäntöön. Se katsoo kuitenkin, että unionin lainsäätäjän tahdon, sellaisena kuin se ilmenee asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta, ja 4.10.2012 annetusta tuomiosta Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) johdettavissa olevan päätelmän perusteella voidaan katsoa, että lentoliikenteen harjoittaja voi vedota asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaan ainoastaan sen lennon osalta, johon asianomaiset poikkeukselliset olosuhteet ovat vaikuttaneet.
- 18 Näissä olosuhteissa Amtsgericht Hannover päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on poissa sairauden vuoksi, [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde? Jos tähän vastataan myöntävästi, miten suuri poissaolo-osuuden on oltava, jotta tällaisen olosuhteen voitaisiin katsoa olevan olemassa?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko se, että lennon suorittamista varten merkittävä osa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöstä on spontaanisti poissa työoikeudellisesti ja työehtosopimus oikeudellisesti laittoman työn keskeytyksen (’villi lakko’) vuoksi [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde? Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, miten suuri poissaolo-osuuden on oltava, jotta tällaisen olosuhteen voitaisiin katsoa olevan olemassa?

- 3) Jos ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, täytyykö poikkeuksellisen olosuhteen liittyä itse peruutettuun lentoon vai onko lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla oikeus laatia uusi lentoaikataulu taloudellisten seikkojen perusteella?
- 4) Jos ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, liittyykö välttämättä poikkeukselliseen olosuhteeseen vai poikkeuksellisen olosuhteen seurauksiin?”

Asia C-292/17

- 19 Asiassa C-292/17 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin eli Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfin paikallinen alioikeus, Saksa) toteaa, että unionin tuomioistuin tosin katsoi 4.10.2012 antamassaan tuomiossa Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), että korvausvelvollisuuden aiheutti se, että evättiin matkustajan pääsy lennolle, jota lakko ei koskenut, sellaisen edeltäneen lennon matkustajan hyväksi, jota lakko oli koskenut. Tätä tuomiota ei kuitenkaan välttämättä voida soveltaa lennon peruuttamiseen, koska asetuksessa N:o 261/2004 ei säädetä lentoliikenteen harjoittajan mahdollisuudesta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin välttyäkseen korvausvelvollisuudesta tilanteessa, jossa lennolle pääsy on evätty.
- 20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa kuitenkin, että asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että asianomaisen lennon peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista ja että tämän olosuhteen ja tämän peruuttamisen välillä on syy-yhteys. Lennon peruuttaminen, joka ei johdu sairaudesta aiheutuneista poissaoloista vaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan päätöksestä järjestää kaikki lentonsa uudelleen tämän olosuhteen vuoksi, ei voi merkitä sitä, että mainitun lennon peruuttamisen välittömänä syynä on tämä sama olosuhde. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan tulkitseminen tällä tavalla voi nojautua asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleeseen, jonka mukaan poikkeuksellisten olosuhteiden on vaikutettava tiettyyn lentoon.
- 21 Näin ollen Amtsgericht Düsseldorf päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
 - ”1) Johtuuko lennon peruuttaminen [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista myös silloin, kun olosuhteet (tässä: villi lakko tai sairastumisalto) koskevat kyseessä olevaa lentoa vain välillisesti, koska lentoliikenteen harjoittaja on näiden olosuhteiden vuoksi järjestänyt uudelleen kaikki lentosuunnitelmansa, ja tähän järjestelyyn kuuluu kyseisen lennon peruuttaminen?
 - 2) Voiko lentoliikenteen harjoittaja vapautua [asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti korvausvastuustaan myös silloin, k]un kyseessä oleva lento olisi voitu ilman uudelleenjärjestelyä suorittaa, koska tälle lennolle osoitettu miehistö olisi ollut käytettävissä, jollei sitä olisi osoitettu muille lennoille tämän uudelleenjärjestelyn vuoksi?”
- 22 Unionin tuomioistuimen presidentin 10.5., 18.5. ja 29.5.2017 antamilla määräyksillä asiat C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17 yhdistettiin suullista käsittelyä sekä tuomion antamista varten.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 esitettyjen kysymysten tutkittavaksi ottaminen

- 23 TUIfly katsoo, että Amtsgericht Hannoverin esittämät ensimmäinen, kolmas ja neljäs kysymys on jätettävä tutkimatta. Siltä osin kuin ensimmäisellä kysymyksellä pyritään saamaan tietoa siitä, voidaanko poissaolo-osuuden perusteella todeta poikkeukselliset olosuhteet, sillä puututaan tosiseikkojen toteamisesta vastuussa olevan tuomioistuimen toimivaltaan. Kolmannella kysymyksellä ei ole mitään yhteyttä pääasioiden riita-asioiden kohteeseen, koska TUIfly ei laatinut uusia aikatauluja ”yrityksen omista taloudellisista seikoista” johtuen, vaan ainoastaan järjesteli lentonsa uudelleen ottamatta huomioon kustannuksia saati tällaisia taloudellisia seikkoja. TUIfly katsoo lopuksi, että neljäs kysymys on liian abstrakti.
- 24 Tässä yhteydessä on muistettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämällä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkittamisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 28.2.2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 25 Tässä tapauksessa on todettava, että Amtsgericht Hannoverin esittämällä ensimmäisellä kysymyksellä pyritään saamaan unionin tuomioistuimen tulkinta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettusta käsitteestä ”poikkeukselliset olosuhteet” pääasioissa kyseessä olevien tosiseikkojen perusteella. Kansallisen tuomioistuimen toteen näytetyiksi katsomien tosiseikkojen määrittely unionin oikeuden suhteen edellyttää unionin oikeuden tulkintaa, jonka suorittamiseen unionin tuomioistuin on SEUT 267 artiklassa määrättyssä menettelyssä toimivaltainen (tuomio 20.12.2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, 20 kohta).
- 26 Amtsgericht Hannoverin kolmatta kysymystä kohtaan esitetyn arvostelun osalta on palautettava mieleen, että edellä 24 kohdassa mainittua merkityksellisyyttä koskevaa olettamaa ei voida kumota pelkästään sillä, että yksi pääasian asianosaisista riitauttaa tietyt tosiseikat, joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä ja joista mainitun pääasian kohteen määrittäminen riippuu (tuomio 22.9.2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 27 Lopulta ei voida katsoa, että Amtsgericht Hannoverin neljäs kysymys olisi abstrakti, koska sillä on välitön yhteys pääasian kohteeseen, eli se ei siis ole hypoteettinen. Kyseinen tuomioistuin pyrkii näet siinä tapauksessa, että sen ensimmäiseen tai toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, saamaan unionin tuomioistuimen tulkinnan siitä, miten lentoliikenteen harjoittajat voivat vapautua niillä matkustajia kohtaan olevasta korvausvelvollisuudesta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla.
- 28 On siis hylättävä TUIflyn väitteet siitä, että Amtsgericht Hannoverin esittämät ensimmäinen, kolmas ja neljäs kysymys on jätettävä tutkimatta.

Asiakysymys

Kaksi ensimmäistä kysymystä asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 sekä kysymykset asiassa C-292/17 siltä osin kuin ne koskevat poikkeuksellisten olosuhteiden luokittelua

- 29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa ensimmäisellä ja toisella kysymyksellä asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 sekä kysymyksillä asiassa C-292/17, joita on syytä tarkastella yhdessä, selvittää ennen kaikkea, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, tulkittava siten, että se, että lentomiehistöstä merkittävä osa on spontaanisti poissa työstä (villi lakko) – kuten tilanne on pääasioissa –, kuuluu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden alaan.
- 30 Tältä osin on muistutettava, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut mukauttaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti eli vähintään kolme tuntia (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 31 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa säädetään saman artiklan 1 kohdan säännöksistä poiketen, että lentoliikenteen harjoittajan ei siis tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että lennon peruutus tai sen saapumisen viivästyminen vähintään kolme tuntia johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 32 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisina olosuhteina voidaan pitää tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 33 Asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan, että tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä esimerkiksi lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.
- 34 Unionin tuomioistuin on tältä osin jo täsmentänyt, että tässä perustelukappaleessa tarkoitetut olosuhteet eivät välttämättä ja automaattisesti ole asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua korvausvastuusta vapauttamisen perusteita (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 22 kohta) ja että tämän vuoksi on arvioitava tapauskohtaisesti, täyttävätkö ne edellä 32 kohdassa mainitut kaksi kumulatiivista edellytystä.
- 35 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä käy ilmi, että kaikkia odottamattomia tapauksia ei voida välttämättä luokitella edellisessä kohdassa tarkoitetuiksi poikkeuksellisiksi olosuhteiksi, vaan on mahdollista katsoa, että tällainen tapaus liittyy asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen (ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 42 kohta).
- 36 Kun lisäksi otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka – kuten sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee – on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, ja se, että asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa poiketaan periaatteesta, jonka mukaan

matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon peruuttamisen ja pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa, viimeksi mainittuun kohtaan sisältyvää käsitettä ”poikkeukselliset olosuhteet” on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 20 kohta).

- 37 Näiden seikkojen perusteella on ratkaistava, voidaanko pääasiassa kyseessä olevan kaltaista villiä lakkoa pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena.
- 38 Tässä asiassa unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön villi lakko sai alkunsa yrityksen tekemästä yrityksen rakenneuudistusta koskevasta yllättävästä ilmoituksesta. Tämä ilmoitus johti siihen, että noin viikon ajan lentomiehistöön poissaolo-osuus oli erityisen suuri sellaisen kehotuksen johdosta, jota eivät antaneet yrityksen työntekijöiden edustajat vaan spontaanisti itse työntekijät, jotka jäivät sairauslomalle.
- 39 On siis kiistatonta, että TUI:n henkilöstö aloitti tämän villin lakon ilmaistakseen vaatimuksensa, jotka tässä tapauksessa koskivat kyseisen lentoliikenteen harjoittajan johdon ilmoittamia rakenneuudistustoimenpiteitä.
- 40 Kuten Euroopan komissio perustellusti toteaa kirjallisissa huomautuksissaan, yritysten rakenneuudistukset ja uudelleenjärjestelyt kuuluvat niiden tavanomaisiin liikkeenjohdollisiin toimenpiteisiin.
- 41 Lentoliikenteen harjoittajat voivat siis tavanomaista toimintaansa harjoittaessaan joutua erimielisyyksiin ja jopa kiistoihin henkilöstönsä jäsenten tai tämän henkilöstön osan kanssa.
- 42 Niinpä edellä 38 ja 39 kohdassa tarkoitetuissa olosuhteissa riskien, jotka aiheutuvat tällaisiin toimenpiteisiin liittyvistä sosiaalisista seurauksista, on katsottava liittyvän asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toimintaan.
- 43 Lisäksi ei voida katsoa, että pääasiassa kyseessä oleva villi lakko ei olisi asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.
- 44 Sen lisäksi, että tämä villi lakko syntyi mainitun lentoliikenteen harjoittajan päätöksen johdosta, on todettava, että huolimatta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsemasta korkeasta poissaolo-osuudesta kyseinen villi lakko päättyi lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden edustajien kanssa tekemän sopimuksen jälkeen.
- 45 Tällaista villiä lakkoa ei siis voida luokitella asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi poikkeukselliseksi olosuhteeksi, joka vapauttaisi lennosta vastuussa olevan lentoliikenteen harjoittajan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetystä korvausvelvollisuudesta.
- 46 Tätä seikkaa ei aseta kyseenalaiseksi se, että mainittua työtaistelutoimenpidettä on sovellettavan saksalaisen työ- ja sosiaalilainsäädännön mukaan pidettävä villinä lakkona, koska sitä ei virallisesti pannut alulle ammattijärjestö.
- 47 Siitä, että tehtäisiin ero sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan laillisten ja toisaalta laittomien lakkojen välillä sen ratkaisemiseksi, onko niitä pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina poikkeuksellisinä olosuhteina, seuraisi, että matkustajien oikeus korvaukseen tehtäisiin riippuvaiseksi kunkin jäsenvaltion omasta työ- ja sosiaalilainsäädännöstä ja horjutettaisiin näin asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä ja neljännessä perustelukappaleessa tarkoitettuja tavoitteita matkustajien suojelun korkean tason ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat unionin alueella yhdenmukaistetuin ehdoin.

- 48 Edellä esitetyn perusteella kahteen ensimmäiseen kysymykseen asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 sekä kysymyksiin asiassa C-292/17 on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentomiehistä merkittävä osa on spontaanisti poissa työstä (villi lakko) – kuten tilanne on pääasioissa – ja tämä johtuu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yllättäen antamasta yrityksen rakenneuudistusta koskevasta ilmoituksesta, sellaisen kehotuksen jälkeen, jota eivät antaneet yrityksen työntekijöiden edustajat vaan spontaanisti itse työntekijät, jotka jäivät sairauslomalle, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

Kolmas ja neljäs kysymys asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 sekä kysymykset asiassa C-292/17 siltä osin kuin ne koskevat sitä, mitä päätelmiä on tehtävä pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen luokittelusta poikkeukselliseksi olosuhteiksi

- 49 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen asioissa C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 ja C-291/17 annettu vastaus, ei ole tarpeen vastata kolmanteen ja neljänteen kysymykseen näissä samoissa asioissa eikä kysymyksiin asiassa C-292/17 siltä osin kuin ne koskevat sitä, mitä päätelmiä on tehtävä pääasiassa kyseessä olevien tosiseikkojen luokittelusta poikkeukselliseksi olosuhteiksi.

Oikeudenkäyntikulut

- 50 Pääasioiden asianosaisten osalta asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asiat seuraavasti:

Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa, kun se luetaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että se, että lentomiehistä merkittävä osa on spontaanisti poissa työstä (villi lakko) – kuten tilanne on pääasioissa – ja tämä johtuu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yllättäen antamasta yrityksen rakenneuudistusta koskevasta ilmoituksesta, sellaisen kehotuksen jälkeen, jota eivät antaneet yrityksen työntekijöiden edustajat vaan spontaanisti itse työntekijät, jotka jäivät sairauslomalle, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

Allekirjoitukset

i — Tämän tuomion 29 ja 48 kohtaan sekä tuomiolauselmahan on tehty kielellisiä muutoksia sen ensimmäisen julkaisemisen jälkeen.