



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

17 april 2018*

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Artikel 7.1 – Rätt till ersättning – Undantag – Begreppet extraordinära omständigheter – ”Vild strejk”

I de förenade målen 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 och C-290/17 – C-292/17,

angående flera beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, dels från Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland), genom beslut av den 6 (i målen C-195/17 och C-197/17–C-203/17) och den 19 april 2017 (målen C-226/17 och C-228/17) och den 11 (målen C-254/17, C-275/17, C-278/17 och C-281/17), den 12 (C-274/17, C-279/17, C-280/17 och C-282/17–C-286/17), den 16 (mål C-291/17) och den 17 maj 2017 (C-290/17), som inkom till domstolen den 13 (målen C-195/17 och C-197/17–C-203/17) och den 28 april 2017 (målen C-226/17 och C-228/17) samt den 15 (mål C-254/17), den 18 (målen C-274, C-275/17 och C-278/17–C-286/17) och den 22 maj 2017 (målen C-290/17 och C-291/17), dels från Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) genom beslut av den 16 maj 2017 (C-292/17), som inkom till domstolen den 22 maj 2017, i målen

Krüsemann m.fl. (Mål C-195/17),

Thomas Neufeldt m.fl. (Mål 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 m.fl. (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Rättegångsspråk: tyska.

Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce m.fl. (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer m.fl. (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 m.fl. (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell m.fl. (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe m.fl. (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

mot

TUIfly GmbH,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Bay Larsen samt domarna J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (referent) och M. Vilaras,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitiesekreterare: handläggaren R. Schiano,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Thomas Neufeldt m.fl. och Eberhard Schmeer, genom P. Degott, Rechtsanwalt,
- Ivan Wallmann, genom M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
- Holger och Nicole Schlosser, Regina Lorenz och Prisca Sprecher, Friedmann och Birgitta Schoen samt EUflight.de GmbH, genom H. Deussen och M. Diekmann, Rechtsanwälte,
- Brigitte Wittmann, genom R. Weist, Rechtsanwalt,
- Reihard Wittmann, genom M. Michel, Rechtsanwalt,
- Ralf Eßer, företrädd av sig själv,
- Werner Ansorge och Herbert Blesgen, genom J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
- Simone Künnecke m.fl., genom C. Steding, Rechtsanwalt,
- TUIfly GmbH, genom P. Kauffmann och K. Witt, Rechtsanwälte,
- Tysklands regering, genom T. Henze, M. Hellmann och M. Kall, båda i egenskap av ombud,
- Frankrikes regering, genom E. de Moustier och I. Cohen, båda i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom É. Wojcik, K. Simonsson och N. Yerrell, samtliga i egenskap av ombud,
- efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 25 januari 2018,

och efter att den 12 april 2018 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser 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 (EUT L 46, 2004, s. 1).
- 2 Respektive begäran har framställts i mål mellan passagerare till TUIfly GmbH, ett lufttrafikföretag, angående företagets beslut att inte betala kompensation till nämnda passagerare vars flygningar var försenade eller inställda.

Tillämpliga bestämmelser

3 I skälen 1, 4, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

...

(4) [Unionen] bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i [rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 1991, 36, s. 5), både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen ska kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

...

(14) Liksom i Montrealkonventionen [om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 2001, 194, s. 38)], bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

4 I artikel 5 i förordningen, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
- i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”

5 I artikel 7 i förordningen, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,
- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

...”

Målen vid de nationella domstolarna och tolkningsfrågorna

- 6 Kärandena i målen vid de nationella domstolarna har alla gjort bokningar hos TUIfly för flygningar som skulle utföras av detta lufttrafikföretag mellan den 3 och den 8 oktober 2016.
- 7 Såsom framgår av respektive beslut om hänskjutande har samtliga dessa flygningar ställts in eller blivit föremål för en försening som är lika med eller mer än tre timmar till följd av en ovanligt stor sjukfrånvaro bland personalen vid TUIfly, efter meddelandet den 30 september 2016 från företagens ledning rörande planerna för omstrukturering av företaget.
- 8 Det framgår även av dessa beslut att den normala sjukfrånvaron bland personalen vid TUIfly låg på en nivå på 10 procent, men att denna nivå under perioden mellan den 1 oktober 2016 och den 10 oktober 2016 steg betydligt, för att nå 34–89 procent när det gäller piloter och 24–62 procent när det gäller kabinpersonal.
- 9 Följaktligen upphörde TUIfly från och med den 3 oktober 2016 helt och hållet att tillämpa den gamla tidtabellen för dess flygningar, samtidigt som underleverantörer bland andra lufttrafikföretag anlätades och semesterledig personal kallades in.
- 10 På grund av denna frånvaro bland personalen blev den 3 oktober 2016, 24 flygningar likväl kraftigt försenade. Den 4 oktober 2016 försenades 29 flygningar kraftigt och 7 flygningar ställdes in. Från och med den 5 oktober 2016 blev stora delar av flygningarna inställda. Den 7 och den 8 oktober 2016 ställde TUIfly in samtliga flygningar från Tyskland.
- 11 På kvällen den 7 oktober 2016 informerade ledningen för TUIfly sin personal om att en överenskommelse hade nåtts med företrädare för personalen.
- 12 Mot bakgrund av denna situation, som av TUIfly kvalificerades som ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, vägrade företaget att till kärandena i målen vid de nationella domstolarna betala kompensation enligt artikel 5.1 c iii och artikel 7 i förordning nr 261/2004, såsom dessa har tolkats av domstolen,

Målen 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 och C-291/17

- 13 I målen C-195/17, C-197/16–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17, C-290/17 och C-291/17, har den hänskjutande domstolen, Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland), påpekat att enligt tysk rättspraxis utgör en besättningsmedlems sjukdom, åtminstone i den utsträckning som de inte är en följd av sabotage som begåtts av en tredje part, och den omständigheten att det är nödvändigt att ersätta denne, inte ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 14 Den hänskjutande domstolen hyser tvivel huruvida det är möjligt att kvalificera de faktiska omständigheter som gett upphov till de nationella målen som ”extraordinära omständigheter”, eftersom dessa situationer avser en frånvaro som inte är typisk för en normal verksamhet vid ett lufttrafikföretag, utan, såsom svaranden i de nationella målen har gjort gällande, inträffade vid fall av ”vild strejk” eller uppmaning till bojkott från personalen själv. Denna domstol anser emellertid att det härvidlag inte förelåg ”extraordinära omständigheter”.
- 15 Det aktuella lufttrafikföretaget kan enligt den hänskjutande domstolen ha bidragit till uppkomsten av en sådan frånvaro genom sitt tillkännagivande om omstrukturering av företaget. Vidare anser en majoritet av de tyska domstolarna att ”extraordinära omständigheter” föreligger i händelse av strejk, såväl inom det aktuella företaget som hos tredje man. I de mål som är anhängiggjorda vid Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) var emellertid personalfrånvaron en följd av en uppmaning till vissa delar av personalen i det berörda lufttrafikföretaget att sjukanmäla sig och härrörde inte officiellt från en facklig organisation. Ett sådant handlande från personalens sida kan därför särskiljas från en officiell strejk och bör kvalificeras som en ”vild strejk”, på vilken fackföreningsfriheten inte är tillämplig.
- 16 För det fall att omständigheterna i målen vid den hänskjutande domstolen ska kvalificeras som ”extraordinära omständigheter”, önskar denna domstol få klarhet i huruvida sådana omständigheter ska anses föreligga endast för flygningar som de har påverkat eller om de även kan anses föreligga för de efterföljande flygningarna sedan de ”extraordinära omständigheterna” uppkommit, och göra det möjligt för lufttrafikföretag att vägra ersättning till passagerare på efterföljande flygningar som påverkas av en eventuell omläggning av flygningar till följd av dessa ”extraordinära omständigheter”.
- 17 I detta hänseende har den hänskjutande domstolen angett att praxis vid de tyska domstolarna varierar. Den anser emellertid att unionslagstiftarens avsikt, såsom framgår av skäl 15 i förordning nr 261/2004 och vad som kan utläsas av dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), enligt den hänskjutande domstolen medför att lufttrafikföretaget kan åberopa artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 endast för den flygning som berörs av ”extraordinära omständigheter”.
- 18 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) att vilandeförklara målen och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) Utgör den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande andel av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget är frånvarande på grund av sjukanmälan en sådan ’extraordinär omständighet’ som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004? Om den första frågan ska besvaras jakande: Hur hög måste frånvaron bland personalen vara för att en sådan omständighet ska anses föreligga?
- 2) Om den första frågan ska besvaras nekande: Utgör den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande del av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget spontant är frånvarande på grund av arbetsnedläggelse som inte är arbetsrättsligt och kollektivavtalsrättsligt

legitim ('vild strejk') en sådan extraordinär omständighet som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004? Om den andra frågan ska besvaras jakande: Hur hög måste frånvaron bland personalen vara för att en sådan omständighet ska anses föreligga?

- 3) Om den första eller andra frågan ska besvaras jakande: Måste den extraordinära omständigheten ha förelegat för just den inställda flygningen, eller har lufttrafikföretaget som utför flygningen rätt att på grundval av företagsekonomiska överväganden upprätta en ny tidtabell?
- 4) Om den första eller andra frågan ska besvaras jakande: Ska bedömningen av huruvida det hade gått att undvika omständigheten göras på grundval av den extraordinära omständigheten, eller på grundval av följderna av att den extraordinära omständigheten inträffar?"

Mål C-292/17

- 19 Den hänskjutande domstolen i mål C-292/17, Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) har påpekat att i dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), har EU-domstolen konstaterat att den omständigheten att en passagerare nekas ombordstigning på en flygning som inte påverkas av en strejk till förmån för en passagerare vars flygning har påverkats av en strejk, ska ge rätt till ersättning. Denna dom kan emellertid inte nödvändigtvis överföras på inställd flygning, eftersom det i förordning nr 261/2004 inte föreskrivs någon möjlighet för lufttrafikföretaget att åberopa "extraordinära omständigheter" för att undgå skyldigheten att betala kompensation i händelse av nekad ombordstigning.
- 20 Den hänskjutande domstolen konstaterar emellertid att det i artikel 5.3 i förordningen föreskrivs att den aktuella flygningen ska ställas in på grund av "extraordinära omständigheter" och således att det ska finnas ett orsakssamband mellan dessa omständigheter och att flygningen ställdes in. En flygning som inte ställs in till följd av frånvaro på grund av sjukdom, utan på grund av ett lufttrafikföretags beslut att omorganisera alla flygningar mot bakgrund av denna omständighet kan inte medföra att den inställda flygningen kan hänföras direkt till denna omständighet. En sådan tolkning av artikel 5.3 i denna förordning skulle kunna grunda sig på skäl 15 däri, enligt vilken "extraordinära omständigheter" ska hänföras till en särskild flygning.
- 21 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:
 - "1) Kan inställning av en flygning anses bero på en 'extraordinär omständighet' i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 även när omständigheterna (i detta fall en 'vild strejk' eller 'massjukskrivningar') endast påverkar den aktuella flygningen indirekt, då dessa omständigheter föranlett lufttrafikföretaget att lägga om hela sin tidtabell och denna omläggning inbegriper att den aktuella flygningen ställs in?
 - 2) Kan ett lufttrafikföretag även åberopa artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 för att befrias från kompensationskyldighet när den aktuella flygningen hade kunnat genomföras om omläggningen inte hade skett, eftersom den besättning som var tilltänkt för denna flygning hade kunnat vara tillgänglig om den inte hade tilldelats en annan flygning genom omläggningen?"
- 22 Genom beslut av domstolens ordförande den 10, den 18 och den 29 maj 2017, förenades målen 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 och C-290/17–C-292/17 vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

Frågan huruvida de frågor som framställts i målen 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 och C-291/17 kan tas upp till prövning

- 23 TUIFly har hävdade att den första, den tredje och den fjärde frågan som ställts av Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) inte kan tas upp till prövning. Den första frågan, som syftar till att erhålla vägledning avseende den nivå på frånvaron som krävs för att det ska anses föreligga ”extraordinära omständigheter”, omfattas av behörigheten hos den domstol som prövar målet i sak. Den tredje frågan har inte något samband med saken i de nationella målen, eftersom TUIfly inte upprättade nya tidtabeller av ekonomiska skäl som är ”specifika för företaget”, utan endast omorganiserade sina flygningar utan hänsyn till kostnader eller ens sådana ekonomiska skäl. Den fjärde frågan är slutligen alltför abstrakt.
- 24 Enligt fast rättspraxis presumeras nationella domstolars frågor om tolkningen av unionsrätten vara relevanta. Dessa frågor ställs mot bakgrund av den beskrivning av omständigheterna i målet och tillämplig lagstiftning som den nationella domstolen på eget ansvar har lämnat och vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva. En begäran från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 28 februari 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 25 I förevarande mål ska det konstateras att den första frågan som ställts av Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) syftar till att få domstolen att göra en tolkning av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 mot bakgrund av omständigheterna i målet vid den nationella domstolen. För att de faktiska omständigheter som har fastställts av den hänskjutande domstolen ska kunna kvalificeras från ett EU-rättsligt perspektiv krävs det en tolkning av EU-rätten, för vilken EU-domstolen är behörig inom ramen för förfarandet enligt artikel 267 FEUF (dom av den 20 december 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punkt 20).
- 26 När det gäller den kritik som framförts avseende den tredje frågan som ställts av Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover), ska det erinras om att presumptionen för relevans som det har hänvisats till i punkt 24 i förevarande dom inte kan brytas endast genom att en av parterna i det nationella målet har bestritt vissa faktiska omständigheter vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva och som är avgörande för hur saken i nämnda mål ska bestämmas (dom av den 22 september 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, punkt 34 och där angiven rättspraxis).
- 27 Slutligen kan det inte anses att den fjärde frågan som ställts av Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) är abstrakt, eftersom frågan har ett direkt samband med saken i de nationella målen, och frågan således är inte hypotetisk. Den syftar till att domstolen, i händelse av ett jakande svar på den första eller den andra frågan från den hänskjutande domstolen, ska ge en tolkning av under vilka villkor lufttrafikföretagen kan undantas från skyldigheten att ersätta resenärerna enligt artikel 5.1 c och av artikel 7 i förordning nr 261/2004.
- 28 De invändningar om rättegångshinder som anförts av TUIfly avseende den första, den tredje och den fjärde frågan från Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) ska således inte godtas.

Prövning i sak

De två första frågorna i målen 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 och C-291/17 och frågorna i mål C-292/17, i den mån de avser kvalificeringen av ”extraordinära omständigheter”

- 29 De hänskjutande domstolarna har ställt den första och den andra frågan i målen 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 och C-291/17 och frågorna i mål C-292/17, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i förordningen, ska tolkas så, att den omständigheten att en betydande andel av den flygande personalen spontant är frånvarande (”vild strejk”), såsom frånvaron i de nationella målen, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 30 EU-domstolen erinrar inledningsvis om att när en flygning blivit inställd eller kraftigt försenad, det vill säga tre timmar eller mer, har unionslagstiftaren i artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 velat reglera lufttrafikföretagens skyldigheter (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 31 Enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordningen och med avvikelse från bestämmelserna i artikel 5.1, är lufttrafikföretaget således inte skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning 261/2004 om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen av ankomsttiden med tre timmar eller mer beror på ”extraordinära omständigheter ”som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 32 Händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll kan kvalificeras som ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 22 och där angiven rättspraxis).
- 33 Enligt skäl 14 i förordningen kan sådana omständigheter särskilt förekomma i händelse av strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 34 Domstolen har i detta avseende redan slagit fast att de omständigheter som avses i nämnda skäl inte nödvändigtvis och med automatik innebär en befrielse från kompensationskyldigheten, som den föreskrivs i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 22) och att det således ska prövas, från fall till fall om de två kumulativa villkor som anges i punkt 32 i förevarande dom är uppfyllda.
- 35 Det framgår nämligen av domstolens praxis att varje oförutsedd händelse inte nödvändigtvis ska kvalificeras som ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i föregående punkt. En sådan händelse kan i stället anses ingå i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 42).
- 36 Mot bakgrund av syftet med förordning nr 261/2004, vilket såsom framgår av skäl 1 i detsamma, är att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerarna, och den omständigheten att det i artikel 5.3 i förordningen anges ett undantag från principen om en rätt till kompensation till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar, ska begreppet ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i sista stycket ska tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).

- 37 Det är mot denna bakgrund som det ska avgöras om en "vild strejk", såsom den som är aktuell i de nationella målen, kan anses utgöra en "extraordinär omständighet" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 38 I förevarande fall framgår det av de handlingar som ingetts till domstolen att den "vilda strejk" bland de anställda vid det berörda lufttrafikföretaget hade sitt ursprung i det överraskande tillkännagivandet av en omstrukturering av företaget. Detta tillkännagivande ledde till att frånvaron bland den flygande personalen, under cirka en vecka, var ovanligt hög till följd av en uppmaning som inte kom från arbetstagarrepresentanterna utan spontant från arbetstagarna själva, vilka sjukanmälde sig.
- 39 Det är således utrett att denna "vilda strejk" utlöstes av personalen vid TUIfly i syfte att framföra sina krav, i detta fall avseende de omstrukturingsåtgärder som tillkännagetts av ledningen för nämnda lufttrafikföretag.
- 40 Såsom Europeiska kommissionen har påpekat i sitt skriftliga yttrande, utgör omstrukturering och omorganisationer i företag en del av företagets normala förvaltning.
- 41 Således kan lufttrafikföretagen i sin normala verksamhet konfronteras med meningsskiljaktigheter eller konflikter med sin personal eller en del av personalen.
- 42 Därför ska, på de villkor som anges i punkterna 38 och 39 i förevarande dom, de risker som härrör från de sociala konsekvenserna i samband med sådana åtgärder anses ingå i det normala utövandet av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet.
- 43 Dessutom kan den "vilda strejk" som är i fråga i de nationella målen inte anses ligga utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.
- 44 Bortsett från det faktum att denna "vilda strejk" hade sitt ursprung i ett beslut av det berörda lufttrafikföretaget, bör det noteras att trots den höga sjukfrånvaro som har angetts av den hänskjutande domstolen, upphörde denna "vilda strejk" efter en överenskommelse som slöts med arbetstagarrepresentanterna.
- 45 Därför kan en sådan strejk inte kvalificeras som sådana "extraordinära omständigheter" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, som kan befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från skyldigheten att betala kompensation enligt med artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordningen.
- 46 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att den aktuella stridsåtgärden enligt tillämplig tysk arbetsrättslig lagstiftning kvalificeras som "vild strejk" eftersom den inte skett på formellt initiativ av en facklig organisation.
- 47 Om det skulle göras en skillnad mellan de strejker som enligt tillämplig nationell lagstiftning är lagenliga och de som inte är det för att avgöra huruvida de ska klassificeras som "extraordinära omständigheter" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, skulle rätten till kompensation för passagerare göras beroende av den arbetsrättsliga lagstiftningen i varje medlemsstat och därigenom undergräva de syften som eftersträvas med förordning nr 261/2004, vilka nämns i skälen 1 och 4, nämligen att säkerställa en hög nivå av skydd för passagerarna, liksom att lufttrafikföretagen ska kunna verka under lika villkor i unionen.
- 48 Av det anförda följer att de två första frågorna i målen 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 och C-291/17 och frågorna i mål C-292/17 ska besvaras på följande sätt: artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i förordningen, ska tolkas så, att den omständigheten att en betydande andel av den flygande personalen spontant är frånvarande ("vild strejk") – såsom frånvaron i de nationella målen, som har sitt ursprung i

det överraskande tillkännagivandet från det lufttrafikföretag som utför flygningarna att omorganisera företaget, och till följd av en uppmaning som inte kom från arbetstagarrepresentanterna utan spontant från arbetstagarna själva, vilka sjukanmält sig – inte omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse.

Den tredje och den fjärde frågan i målen 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 och C-291/17 och frågorna i mål C-292/17, i den mån de avser de slutsatser som kan dras av att de omständigheter som är i fråga i målen vid de nationella domstolarna kvalificeras som ”extraordinära omständigheter”

- 49 Med hänsyn till svaret på den första och den andra frågan i målen 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 och C-291/17, är det inte nödvändigt att besvara den tredje och den fjärde frågan i dessa mål och frågorna i mål C-292/17, eftersom de hänför sig till de slutsatser som kan dras av att de omständigheter som är i fråga i målen vid de nationella domstolarna kvalificeras som ”extraordinära omständigheter”.

Rättegångskostnader

- 50 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

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, jämförd med skäl 14 i förordningen, ska tolkas så, att den omständigheten att en betydande andel av den flygande personalen spontant är frånvarande (”vild strejk”) – såsom frånvaron i de nationella målen, som har sitt ursprung i det överraskande tillkännagivandet från det lufttrafikföretag som utför flygningarna att omorganisera företaget, och till följd av en uppmaning som inte kom från arbetstagarrepresentanterna utan spontant från arbetstagarna själva, vilka sjukanmält sig – inte omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse.

Underskrifter