

Pytanie prejudycjalne

Czy prawo Unii, a w szczególności art. 20 i 45 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jak również art. 4 rozporządzenia nr 883/2004⁽¹⁾ i art. 7 rozporządzenia nr 492/2011⁽²⁾ należy interpretować w ten sposób, iż stoi ono na przeszkodzie przepisowi krajowemu, takiemu jak art. R 532-3 code de la sécurité sociale (kodeksu ubezpieczeń społecznych), definiującemu referencyjny rok kalendarzowy w celu obliczenia świadczeń rodzinnych jako przedostatni rok poprzedzający okres płatności, którego zastosowanie, w sytuacji, w której świadczeniobiorca doświadcza, po znacznym wzroście swoich dochodów w innym państwie członkowskim, spadku tych dochodów [następującego po] jego powrocie do kraju pochodzenia, prowadzi do tego, że ten świadczeniobiorca, w przeciwieństwie do rezydentów, którzy nie korzystali ze swojego prawa swobodnego przepływu, jest częściowo pozbawiony prawa do zasiłków rodzinnych?

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. 2004, L 166, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 492/2011 z dnia 5 kwietnia 2011 r. w sprawie swobodnego przepływu pracowników wewnątrz Unii (Dz.U. 2011, L 141, s. 1).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Attunda Tingsrätt (Szwecja) w dniu 21 stycznia 2020 r. – Airhelp Ltd / Scandinavian Airlines System SAS

(Sprawa C-28/20)

(2020/C 95/26)

Język postępowania: szwedzki

Sąd odsyłający

Attunda Tingsrätt

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: Airhelp Ltd

Strona pozwana: Scandinavian Airlines System SAS

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy strajk pilotów linii lotniczych, którzy są zatrudnieni przez przewoźnika lotniczego i którzy są niezbędni do wykonania lotu, stanowi „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004⁽¹⁾ w sytuacji, w której strajk nie zostaje podjęty w związku ze środkiem przyjętym lub ogłoszonym przez przewoźnika lotniczego, lecz zostaje zapowiedziany i zgodnie z prawem przeprowadzony przez organizację pracowników jako działanie zbiorowe mające na celu skłonienie przewoźnika lotniczego do podwyższenia wynagrodzeń, zapewnienia świadczeń lub poprawy warunków zatrudnienia z myślą o spełnieniu żądań takich organizacji?
- 2) Czy – a jeśli tak, to jakie – znaczenie ma słuszny charakter żądań organizacji pracowników, zwłaszcza zaś okoliczność, że żądana podwyżka wynagrodzenia jest znacznie wyższa niż podwyżki wynagrodzeń mające ogólne zastosowanie na analizowanych krajowych rynkach pracy?
- 3) Czy – a jeśli tak, to jakie – znaczenie ma okoliczność, że przewoźnik lotniczy, w celu uniknięcia strajku, akceptuje propozycję ugody przedstawioną przez krajowy organ odpowiedzialny za prowadzenie mediacji w sporach pracowniczych, a takiej propozycji nie akceptują organizacje pracowników?

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).