

ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

13 september 2011 *

In zaak C-447/09,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Bundesarbeitsgericht (Duitsland) bij beslissing van 17 juni 2009, ingekomen bij het Hof op 18 november 2009, in de procedure

Reinhard Prigge,

Michael Fromm,

Volker Lambach

tegen

Deutsche Lufthansa AG,

* Procestaal: Duits.

wijst

HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: V. Skouris, president, A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, K. Schiemann, D. Šváby, kamerpresidenten, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, P. Lindh (rapporteur), M. Berger, A. Prechal en E. Jarašiūnas, rechters,

advocaat-generaal: P. Cruz Villalón,
griffier: K. Malacek, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 8 maart 2011,

gelet op de opmerkingen van:

- Prigge, Fromm en Lambach, vertegenwoordigd door E. Helmig en J. Rodríguez Nieto, Rechtsanwálte,
- Deutsche Lufthansa AG, vertegenwoordigd door K. Streichardt en C. Kremser-Wolf, Rechtsanwáltinnen,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller en C. Blaschke als gemachtigden,

- Ierland, vertegenwoordigd door D. O’Hagan als gemachtigde, bijgestaan door D. Keane, SC,

- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Enegren en V. Kreuschitz als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 19 mei 2011,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 2, lid 5, 4, lid 1, en 6, lid 1, van richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep (PB L 303, blz. 16).

- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds Prigge, Fromm en Lambach en anderzijds hun werkgever Deutsche Lufthansa AG (hierna: „Deutsche Lufthansa”) betreffende de van rechtswege beëindiging bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar van hun arbeidsovereenkomsten op grond van een bepaling in een collectieve overeenkomst.

Toepasselijke bepalingen

De wettelijke regeling van de Unie

- 3 Volgens artikel 1 heeft richtlijn 2000/78 heeft tot doel met betrekking tot arbeid en beroep een algemeen kader te creëren voor de bestrijding van discriminatie op grond van godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid zodat in de lidstaten het beginsel van gelijke behandeling toegepast kan worden.
- 4 De punten 23, 25 en 36 van de considerans van de richtlijn bepalen:

„(23) In een zeer beperkt aantal omstandigheden kan een verschil in behandeling gerechtvaardigd zijn wanneer een met godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid verband houdend kenmerk een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem is en het vereiste daaraan evenredig is. [...]

[...]

(25) Het verbod op discriminatie op grond van leeftijd vormt een fundamenteel element om de in de werkgelegenheidsrichtsnoeren [van 2000, goedgekeurd door de Europese Raad van Helsinki van 10 en 11 december 1999] gestelde doelen te bereiken en de diversiteit bij de arbeid te bevorderen; niettemin kunnen verschillen in behandeling op grond van leeftijd in bepaalde omstandigheden gerechtvaardigd zijn en derhalve specifieke bepalingen nodig maken die naargelang de situatie in de lidstaten kunnen verschillen; het is derhalve van essentieel belang onderscheid te maken tussen verschillen in behandeling die

gerechtvaardigd zijn, met name door legitieme doelstellingen van het beleid op het terrein van de werkgelegenheid, de arbeidsmarkt en de beroepsopleiding, en discriminatie die verboden moet worden.

[...]

(36) De lidstaten kunnen de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, belasten met de uitvoering van deze richtlijn, voor wat de onder collectieve overeenkomsten vallende bepalingen betreft, op voorwaarde dat de lidstaten alle nodige maatregelen treffen om de in deze richtlijn voorgeschreven resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen.”

5 Artikel 2 van de richtlijn, met als opschrift „Het begrip discriminatie”, bepaalt:

„1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder het beginsel van gelijke behandeling verstaan de afwezigheid van elke vorm van directe of indirecte discriminatie op basis van een van de in artikel 1 genoemde gronden.

2. Voor de toepassing van lid 1 is er:

a) ‚directe discriminatie’, wanneer iemand ongunstiger wordt behandeld dan een ander in een vergelijkbare situatie wordt, is of zou worden behandeld op basis van een van de in artikel 1 genoemde gronden;

[...]

5. Deze richtlijn laat de nationale wettelijke bepalingen onverlet die in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de openbare veiligheid, de handhaving van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de volksgezondheid en de bescherming van de rechten en vrijheden van derden.”

- 6 In artikel 3 van de richtlijn, met als opschrift „Werkings sfeer”, bepaalt lid 1, sub c, dat deze zowel in de overheidssector als in de particuliere sector, met inbegrip van overheidsinstanties, op alle personen van toepassing is met name met betrekking tot werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden, met inbegrip van ontslag.
- 7 Artikel 4 van richtlijn 2000/78, met als opschrift „Wezenlijke beroepsvereisten”, bepaalt in lid 1:

„Niettegenstaande artikel 2, leden 1 en 2, kunnen de lidstaten bepalen dat een verschil in behandeling dat op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 genoemde gronden berust, geen discriminatie vormt, indien een dergelijk kenmerk, vanwege de aard van de betrokken specifieke beroepsactiviteiten of de context waarin deze worden uitgevoerd, een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem en het vereiste evenredig aan dat doel is.”

- 8 Artikel 6 van de richtlijn, met als opschrift „Rechtvaardiging van verschillen in behandeling op grond van leeftijd”, bepaalt in lid 1:

„Niettegenstaande artikel 2, lid 2, kunnen de lidstaten bepalen dat verschillen in behandeling op grond van leeftijd geen discriminatie vormen indien zij in het kader van de nationale wetgeving objectief en redelijk worden gerechtvaardigd door een legitiem doel, met inbegrip van legitieme doelstellingen van het beleid op het terrein van de werkgelegenheid, de arbeidsmarkt of de beroepsopleiding, en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn.

Dergelijke verschillen in behandeling kunnen onder meer omvatten:

- a) het creëren van bijzondere voorwaarden voor toegang tot arbeid en beroepsopleiding, van bijzondere arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, met inbegrip van voorwaarden voor ontslag en beloning voor jongeren, oudere werknemers en werknemers met personen ten laste, teneinde hun opnemingsproces in het arbeidsproces te bevorderen, en hun bescherming te verzekeren;
- b) de vaststelling van minimumvoorwaarden met betrekking tot leeftijd, beroepservaring of -anciënniteit in een functie voor toegang tot de arbeid of bepaalde daaraan verbonden voordelen;
- c) de vaststelling van een maximumleeftijd voor aanwerving, gebaseerd op de opleidingseisen voor de betrokken functie of op de noodzaak van een aan pensionering voorafgaand redelijk aantal arbeidsjaren.”

9 Artikel 16 van de richtlijn luidt:

„De lidstaten nemen de nodige maatregelen om er zorg voor te dragen dat

[...]

- b) alle met het beginsel van gelijke behandeling in strijd zijnde bepalingen in individuele of collectieve contracten of overeenkomsten [...] nietig worden of kunnen worden verklaard of worden gewijzigd.”

¹⁰ Artikel 18, van richtlijn 2000/78 luidt:

„De lidstaten [...] kunnen de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, belasten met de uitvoering van deze richtlijn, voor wat de onder collectieve overeenkomsten vallende bepalingen betreft. In dat geval zorgen de lidstaten ervoor dat de sociale partners, uiterlijk op 2 december 2003 de nodige maatregelen bij overeenkomst hebben ingevoerd; de lidstaten moeten zelf alle maatregelen treffen om de in deze richtlijn voorgeschreven resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen. [...]

Teneinde met bijzondere omstandigheden rekening te houden kunnen de lidstaten indien nodig beschikken over drie extra jaren vanaf 2 december 2003, ofwel een totaal van maximaal 6 jaar, om de bepalingen met betrekking tot discriminatie op grond van leeftijd en handicap uit te voeren. In dat geval stellen zij de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Iedere lidstaat die van deze extra periode gebruik wenst te maken, brengt jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de maatregelen die hij neemt om discriminatie op grond van leeftijd en handicap aan te pakken en over de vooruitgang die bij de uitvoering van de richtlijn is geboekt. De Commissie brengt jaarlijks verslag uit aan de Raad.”

¹¹ De Bondsrepubliek Duitsland heeft van deze mogelijkheid gebruikgemaakt, zodat de bepalingen van de richtlijn over discriminatie op grond van leeftijd en handicap uiterlijk op 2 december 2006 in deze lidstaat dienden te zijn omgezet in Duits recht.

Regeling inzake het beroep van piloot

Internationale regeling

- 12 De internationale regeling inzake particuliere, beroeps- en verkeerspiloten is opgesteld door een internationaal instituut, de Joint-Aviation-Authorities waarvan de Bondsrepubliek Duitsland lid is. Een van die regelingen, de Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing 1 (hierna: „JAR-FCL 1”), is op 15 april 2003 vastgesteld.
- 13 De JAR-FCL 1 is door het federale ministerie van Verkeer, Bouw- en Woningbeleid in *Bundesanzeiger* nr. 80a van 29 april 2003 gepubliceerd.
- 14 Punt 1.060 van de JAR-FCL 1 bepaalt:

„Beperkingen betreffende houders van een vergunning die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt:

- a) van 60 tot en met 64 jaar:

vanaf het bereiken van de leeftijd van 60 jaar mag de houder van een vliegvergunning het beroep van piloot van een vliegtuig voor commercieel vervoer niet meer uitoefenen tenzij:

- 1) als lid van een bemanning die uit meerdere piloten bestaat
- 2) mits de andere piloten de leeftijd van 60 jaar nog niet hebben bereikt.

b) 65 jaar:

na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar mag de houder van een vliegvergunning het beroep van piloot van een vliegtuig voor commercieel vervoer niet meer uitoefenen.”

Nationale regeling

- ¹⁵ Artikel 20, lid 2, van de verordening voor de toelating tot het luchtvaartverkeer (Luftverkehrs-Zulassungsordnung), zoals gewijzigd bij de verordening houdende wijziging van de bepalingen van het luchtverkeersrecht inzake de vereisten voor vliegtuigbemanningen (Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen) van 10 februari 2003 (BGBl. 2003 I, blz. 182), bepaalt:

„De beroepskwalificatievereisten en de examens voor het verwerven van een vergunning, het toepassingsgebied, met inbegrip van de kwalificaties, de geldigheidsduur, de verlenging en hernieuwing en de andere ontstaansvoorwaarden voor de aan een vergunning of een kwalificatie verbonden rechten worden geregeld door de verordening betreffende luchtvaartpersoneel [...]” (Verordnung über Luftfahrtpersonal).

- ¹⁶ Artikel 4 van het eerste uitvoeringsbesluit bij de verordening betreffende luchtvaartpersoneel (Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal) van 15 april 2003 (*Bundesanzeiger* nr. 82b, van 3 mei 2003) bepaalt:

„Vanaf het bereiken van de leeftijd van 60 jaar tot aan de leeftijd van 65 jaar mag de houder van een in de Bondsrepubliek Duitsland afgegeven vergunning als beroeps- of verkeerspiloot, of van een overeenkomstig artikel 46, lid 5, van de verordening

betreffende luchtvaartpersoneel verkregen vergunning de aan deze vergunning verbonden rechten ook uitoefenen voor het commerciële vervoer van passagiers, post en/of vracht in vliegtuigen met een minimumbemanning van één piloot, zij het dan alleen binnen het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland.

Na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar mag de houder van een vliegvergunning geen vliegtuig voor het commercieel vervoer van passagiers, post en/of vrachtvervoer meer besturen.”

De collectieve overeenkomst

- ¹⁷ De arbeidsverhoudingen tussen partijen in het hoofdgeding worden geregeld door de algemene collectieve overeenkomst nr. 5a betreffende het cockpitpersoneel van Deutsche Lufthansa, in de versie die vanaf 14 januari 2005 van kracht is (hierna: „collectieve overeenkomst nr. 5a”).

- ¹⁸ Artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a luidt:

„De arbeidsverhouding eindigt, zonder dat deze hoeft te worden opgezegd, aan het einde van de maand waarin de leeftijd van 60 jaar wordt bereikt. [...]”

Nationale regeling inzake arbeid en gelijke behandeling

- 19 Artikel 14 van de wet op de deeltijdarbeid en de arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd houdende wijziging en intrekking van arbeidsrechterlijke bepalingen (Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge und zur Änderung und Aufhebung arbeitsrechtlicher Bestimmungen) van 21 december 2000 (BGBl. 2000 I, blz. 1966; hierna: „TzBfG”), bepaalt:

„(1) Het sluiten van een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd is toegestaan, indien dit door een objectieve reden gerechtvaardigd is [...]”

- 20 De algemene wet op de gelijke behandeling (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz) van 14 augustus 2006 (BGBl. 2006 I, blz. 1897; hierna: „AGG”), heeft richtlijn 2000/78 omgezet.

- 21 De artikelen 1 tot en met 3, 7, 8 en 10 van het AGG luiden:

„Artikel 1 — Doelstelling van de wet

Deze wet heeft tot doel elke benadeling op grond van ras of etnische afstamming, geslacht, godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid te voorkomen of weg te werken.

Artikel 2 — Werkingsfeer

- (1) Discriminatie op grond van een van de in artikel 1 genoemde gronden is krachtens de onderhavige wet verboden met betrekking tot:

[...]

2. de voorwaarden voor arbeid en beroep, met inbegrip van de beloning en de ontslagvoorwaarden, met name in individuele en collectieve overeenkomsten en ook in het kader van de uitvoering en de beëindiging van de arbeidsverhouding en bij bevordering.

[...]

Artikel 3 — Definities

- (1) Er is sprake van directe discriminatie wanneer iemand op grond van een van de in artikel 1 genoemde gronden ongunstiger wordt behandeld dan een andere in een vergelijkbare situatie wordt, is of zou worden behandeld [...].

[...]

Artikel 7 — Verbod van discriminatie

- (1) Werknemers mogen niet worden gediscrimineerd op basis van een van de in artikel 1 opgesomde gronden [...].

- (2) De bepalingen in akkoorden die het discriminatieverbod in de zin van lid 1 schenden, zijn nietig.

[...]

Artikel 8 — Toelating van een verschil in behandeling op grond van beroepsvereisten

- (1) Een verschil in behandeling op basis van een van de in artikel 1 genoemde gronden is toegestaan, indien een dergelijk kenmerk, vanwege de aard van een beroepsactiviteit of de context waarin deze wordt uitgevoerd, een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem is en het vereiste evenredig aan dat doel is.

[...]

Artikel 10 — Toelating van een verschil in behandeling op grond van leeftijd

- (1) Niettegenstaande artikel 8, is een verschil in behandeling op grond van leeftijd eveneens toegelaten indien het objectief en redelijk wordt gerechtvaardigd door een legitiem doel. De voor het bereiken van dat doel aangewende middelen moeten passend en noodzakelijk zijn. Dergelijke verschillen in behandeling kunnen onder meer omvatten

[...]"

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- ²² Prigge, Fromm en Lambach zijn jarenlang als piloot en vervolgens als boordcommandant bij Deutsche Lufthansa in dienst geweest.
- ²³ Hun arbeidsovereenkomsten zijn respectievelijk in 2006 en in 2007 krachtens artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a geëindigd op het moment dat zij de leeftijd van 60 jaar hadden bereikt.
- ²⁴ Aangezien verzoekers in het hoofdgeding slachtoffer meenden te zijn van een met richtlijn 2000/78 en met het AGG strijdige discriminatie op grond van leeftijd hebben zij beroep ingesteld bij het Arbeitsgericht Frankfurt am Main strekkende tot vaststelling door deze rechterlijke instantie dat hun arbeidsverhoudingen met Deutsche Lufthansa niet zijn geëindigd aan het eind van de maand waarin zij de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt en tot het gelasten van de voortzetting van hun arbeidsovereenkomsten.

- 25 Het Arbeitsgericht Frankfurt am Main heeft hun vordering afgewezen en het Landes-arbeitsgericht Hessen heeft hun hoger beroep verworpen. Verzoekers zijn daarom bij het Bundesarbeitsgericht opgekomen in „Revision”.
- 26 Deze rechterlijke instantie stelt dat zij bepalingen als artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a tot op het ogenblik van de inwerkingtreding van het AGG als geldig beschouwde. Aangezien artikel 14, lid 1, TzBfG de beperking van de duur van een arbeidsovereenkomst toelaat indien dit door een objectieve reden gerechtvaardigd is, is zij immers van oordeel dat een bij collectieve overeenkomst vastgestelde leeftijdsgrens ook door een objectieve reden in de zin van bedoeld artikel 14, lid 1, kan worden gerechtvaardigd.
- 27 Het Bundesarbeitsgericht is van oordeel dat, krachtens het beginsel van de autonomie van de sociale partners en de vrijheid die deze bij de uitoefening van hun regelgevende bevoegdheid hebben, deze laatsten bepalingen mogen vaststellen die de duur van arbeidsovereenkomsten beperken door het vaststellen van een leeftijdsgrens. Aangezien die bevoegdheid evenwel wordt gedeeld met de Staat, heeft deze laatste voorgeschreven dat de beperking van de duur van arbeidsovereenkomsten door een objectieve reden moet worden gerechtvaardigd. De sociale partners beschikken evenwel over een beoordelingsmarge bij het definiëren van die objectieve reden. Uit die beginselen kan worden afgeleid dat het vaststellen van een leeftijdsgrens op 60 jaar voor de piloten van Deutsche Lufthansa onder de bevoegdheid van de sociale partners valt.
- 28 Afgezien van de veronderstelling dat de leeftijdsgrens berust op de mogelijkheid voor de werknemer om een ouderdomspensioen te verkrijgen, is de verwijzende rechter van oordeel dat de beperking van de duur van de arbeidsovereenkomst op grond van de leeftijd van de werknemer slechts gerechtvaardigd is wanneer het bereiken van een bepaalde leeftijd, wegens het door hem uitgeoefende beroep, een risico inhoudt. Wat piloten betreft is aan die voorwaarde voldaan. De leeftijdsgrens voor piloten garandeert niet alleen dat het beroep naar behoren wordt vervuld, maar waarborgt ook de bescherming van het leven en de gezondheid van de bemanningsleden, de passagiers en de personen die in het overvlogen gebied wonen. Er bestaat een objectief verband tussen de leeftijd en de vermindering van de fysieke bekwaamheid.

- 29 Het feit dat de internationale en nationale voorschriften alsmede andere collectieve overeenkomsten de uitoefening van het beroep van piloot na het bereiken van de leeftijd van 60 jaar niet volledig verbieden, maar deze slechts beperken, bevestigt de opvatting dat de uitoefening van dit beroep na het bereiken van die leeftijd een risico inhoudt. De sociale partners zijn bij het vaststellen van de leeftijdsgrens op 60 jaar binnen de grenzen van hun regelgevende bevoegdheid gebleven.
- 30 Het feit dat andere collectieve overeenkomsten die van toepassing zijn op de piloten van andere maatschappijen binnen de groep waartoe Deutsche Lufthansa behoort, geen leeftijdsgrens op 60 jaar vaststellen, doet volgens het Bundesarbeitsgericht geen afbreuk aan het gelijkheidsbeginsel. Die andere overeenkomsten zijn immers het resultaat van onderhandelingen tussen andere sociale partners en voor andere ondernemingen.
- 31 Het Bundesarbeitsgericht vraagt zich af of, na de inwerkingtreding van richtlijn 2000/78 en van het AGG, een uitlegging van artikel 14, lid 1, TzBfG in overeenstemming met het recht van de Unie niet tot gevolg heeft dat de leeftijdsgrens van 60 jaar voor de piloten van Deutsche Lufthansa niet langer geldig is.
- 32 Volgens de verwijzende rechter houdt artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a een verschil in behandeling op grond van leeftijd in. Hij is van oordeel dat de leeftijdsgrens van 60 jaar voor piloten het waarborgen van de veiligheid van het luchtverkeer tot doel heeft. Hij vraagt zich dus af of dat verschil in behandeling al dan niet in strijd is met die richtlijn en/of met de algemene beginselen van het recht van de Unie.
- 33 Ten eerste vraagt de verwijzende rechter zich af of de in artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a vastgestelde leeftijdsgrens binnen de werkingssfeer van de bedoelde richtlijn valt. Aangezien die bepaling de veiligheid van het luchtverkeer tot doel heeft, zou deze immers noodzakelijk zijn voor de openbare veiligheid in de zin van artikel 2, lid 5, van diezelfde richtlijn. Niettemin wenst het Bundesarbeitsgericht te vernemen of de collectieve overeenkomsten „nationale wettelijke bepalingen” in de zin van die bepaling kunnen uitmaken.

- 34 Ten tweede, en in de veronderstelling dat het vaststellen van een leeftijdsgrens binnen de werkingssfeer van richtlijn 2000/78 valt, wenst de verwijzende rechter te vernemen of het doel van veiligheid van het luchtverkeer tot de in artikel 6, lid 1, van de richtlijn bedoelde doelstellingen zou kunnen behoren. Hij merkt op dat het Hof voor de uitlegging van die bepaling tot op heden slechts uitspraak heeft gedaan over bepalingen die doelstellingen van sociaal beleid nastreven, zonder uitdrukkelijk uitspraak te doen over bepalingen die andere doelstellingen nastreven. Indien de doelstelling die bestaat in het waarborgen van de veiligheid van het luchtverkeer tot de in artikel 6, lid 1, van de richtlijn bedoelde doelstellingen zou behoren, dient te worden nagegaan of de leeftijdsgrens van 60 jaar voor piloten passend en noodzakelijk is voor het bereiken van dat doel.
- 35 Ten derde en ten slotte stelt het Bundesarbeitsgericht zich de vraag of de leeftijdsgrens van 60 jaar voor piloten niet op grond van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 kan worden gerechtvaardigd. Het waarborgen van de veiligheid van het luchtverkeer kan immers een legitiem doel uitmaken dat het voorschrijven van een aan leeftijd gebonden beroepsvereiste rechtvaardigt. In dat geval wenst de verwijzende rechter te vernemen of de leeftijdsgrens door de sociale partners in het kader van een collectieve overeenkomst kan worden vastgesteld dan wel onder de regelgevende bevoegdheid van de staat valt. In dit verband merkt hij op dat de nationale voorschriften de uitoefening van het beroep van piloot tussen 60 en 65 jaar slechts beperkt zonder deze te verbieden.
- 36 In die omstandigheden heeft het Bundesarbeitsgericht de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Moeten de artikelen 2, lid 5, 4, lid 1, en/of 6, lid 1, van richtlijn 2000/78 [...] en/of het algemene gemeenschapsrechtelijke beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd aldus worden uitgelegd dat zij zich verzetten tegen bepalingen van nationaal recht waarin een leeftijdsgrens van 60 jaar voor piloten wordt aanvaard, die ter waarborging van de veiligheid van het luchtverkeer bij collectieve arbeidsovereenkomst is vastgesteld?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

Opmerkingen vooraf

- 37 Om de gestelde vraag te beantwoorden, moet eerst worden onderzocht of enerzijds de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling van de collectieve overeenkomst binnen de werkingssfeer van die richtlijn valt en een verschil in behandeling op grond van leeftijd inhoudt, en anderzijds of de bedoelde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat zij zich ertegen verzet dat die verschillen in behandeling op grond van leeftijd worden vastgesteld bij collectieve overeenkomst zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is.
- 38 Wat de toepassing van richtlijn 2000/78 betreft, zij eraan herinnerd dat het Hof het bestaan heeft erkend van een beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd dat als een algemeen beginsel van het recht van de Unie moet worden beschouwd en dat door richtlijn 2000/78 op het vlak van arbeid en beroep is geconcretiseerd (zie in die zin arrest van 19 januari 2010, *Kücükdeveci*, C-555/07, Jurispr. blz. I-365, punt 21). Het verbod van iedere discriminatie, met name op grond van leeftijd, is opgenomen in artikel 21 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest”), dat sinds 1 december 2009 dezelfde juridische waarde heeft als de Verdragen.
- 39 Overigens blijkt zowel uit de titel en de considerans als uit de inhoud en de strekking van deze richtlijn dat deze strekt tot invoering van een algemeen kader om voor eenieder gelijke behandeling te waarborgen „in arbeid en beroep”, door hem een doeltreffende bescherming te bieden tegen discriminatie op een van de in artikel 1 van de richtlijn genoemde gronden, waaronder leeftijd (zie arrest van 12 oktober 2010, *Ingeniørforeningen i Danmark*, C-499/08, Jurispr. blz. I-9343, punt 19).

- 40 Uit artikel 3, lid 1, sub c, van de bedoelde richtlijn volgt dat deze zowel in de overheidssector als in de particuliere sector, met inbegrip van overheidsinstanties, op alle personen van toepassing is onder meer met betrekking tot werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden, met inbegrip van ontslag.
- 41 Door te bepalen dat de arbeidsverhouding van piloten eindigt, zonder dat deze hoeft te worden opgezegd, aan het einde van de maand waarin de leeftijd van 60 jaar wordt bereikt, heeft artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a betrekking op de werkgelegenheid van die werknemers in de zin van artikel 3, lid 1, sub c, van richtlijn 2000/78. Deze richtlijn is derhalve van toepassing op situaties als die welke tot het voor de verwijzende rechter aanhangige geding hebben geleid.
- 42 Wat de vraag betreft of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling een discriminatie op grond van leeftijd in de zin van artikel 2, lid 1, van richtlijn 2000/78 invoert, dient eraan te worden herinnerd dat volgens deze bepaling „onder het „beginsel van gelijke behandeling” wordt verstaan, de afwezigheid van elke vorm van directe of indirecte discriminatie op basis van een van de in artikel 1 van deze richtlijn genoemde gronden”. Artikel 2, lid 2, sub a, van de richtlijn preciseert dat er voor de toepassing van lid 1 van dit artikel sprake is van directe discriminatie wanneer iemand op basis van een van de in artikel 1 van die richtlijn genoemde gronden ongunstiger wordt behandeld dan een ander in een vergelijkbare situatie.
- 43 In het onderhavige geval bepaalt artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a dat de arbeidsverhouding van een piloot van Deutsche Lufthansa, die binnen de werkingssfeer van de bedoelde collectieve overeenkomst valt, van rechtswege eindigt bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar.
- 44 Een dergelijke piloot bevindt zich dus in een vergelijkbare situatie als die van een jongere piloot die hetzelfde beroep uitoefent in dienst van dezelfde luchtvaartmaatschappij en/of die binnen de werkingssfeer van dezelfde collectieve overeenkomst valt. De eerste piloot wiens arbeidsovereenkomst automatisch eindigt bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar, wordt op grond van zijn leeftijd ongunstiger behandeld dan de tweede.

- 45 De in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling voert bijgevolg een verschil in behandeling in dat rechtstreeks is gebaseerd op leeftijd in de zin van artikel 1 juncto artikel 2, lid 2, sub a, van richtlijn 2000/78.
- 46 Er zij aan herinnerd dat de omstandigheid dat de nationale voorschriften, in onderhavig geval volgens de gegevens van de verwijzende rechter artikel 14, lid 1, TzBfG, op grond van een objectieve reden mogen toestaan dat bij collectieve overeenkomst wordt voorzien in de automatische beëindiging van arbeidsovereenkomsten op een bepaalde leeftijd, niet betekent dat de betrokken collectieve overeenkomst niet in overeenstemming met het recht van de Unie hoeft te zijn en meer bepaald met richtlijn 2000/78 (zie in die zin arrest van 12 oktober 2010, Rosenblatt, C-45/09, Jurispr. blz. I-9391, punt 53).
- 47 Het in artikel 28 van het Handvest neergelegde recht op collectieve onderhandelingen moet, binnen de werkingssfeer van het recht van de Unie, immers in overeenstemming hiermee worden uitgeoefend (zie in die zin arresten van 11 december 2007, International Transport Workers' Federation en Finnish Seamen's Union, „Viking Line”, C-438/05, Jurispr. blz. I-10779, punt 44, en van 18 december 2007, Laval un Partneri, C-341/05, Jurispr. blz. I-11767, punt 91).
- 48 Bij het vaststellen van bepalingen die binnen de werkingssfeer vallen van richtlijn 2000/78, die het beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd concretiseert op het vlak van arbeid en beroep, moeten de sociale partners die richtlijn in acht nemen (zie in die zin arrest van 27 oktober 1993, Enderby, C-127/92, Jurispr. blz. I-5535, punt 22).
- 49 Uit artikel 16, lid 1, sub b, van richtlijn 2000/78 blijkt dus duidelijk dat de collectieve overeenkomsten, net als de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, het door die richtlijn uitgevoerde beginsel in acht moeten nemen.

- 50 Aangezien de verwijzende rechter het Hof om uitlegging van de artikelen 2, lid 5, 4, lid 1, en 6, lid 1, van richtlijn 2000/78 heeft verzocht, moet de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling van de collectieve overeenkomst achtereenvolgens in het licht van elk van deze bepalingen en in het licht van de door deze bepaling nagestreefde doelstelling of doelstellingen worden onderzocht.
- 51 Blijkens de toelichtingen van de verwijzende rechter hebben de sociale partners bepaald dat de arbeidsovereenkomsten van piloten bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar automatisch worden beëindigd, om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren. In zijn opmerkingen is de Duitse regering van mening dat de door de sociale partners vastgestelde leeftijdsgrens noodzakelijk is voor de bescherming van de volksgezondheid. Piloten die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt niet langer laten deelnemen aan het luchtverkeer, kan immers het risico op ongevallen vermijden en ook de gezondheid beschermen van de piloten, de passagiers en de personen die in het overvlogen gebied wonen. Richtlijn 2000/78 moet in het licht van die overwegingen worden uitgelegd.

Uitlegging van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78

- 52 Artikel 2 van richtlijn 2000/78, met als opschrift „Het begrip discriminatie”, heeft tot doel het beginsel van gelijke behandeling te definiëren voor de toepassing van deze richtlijn. Volgens lid 1 van bedoeld artikel 2, wordt onder dit beginsel de afwezigheid van elke vorm van directe of indirecte discriminatie op basis van een van de in artikel 1 van de richtlijn genoemde gronden verstaan.
- 53 Artikel 2, leden 2 tot en met 4, van richtlijn 2000/78 definieert de gedragingen die als discriminatie in de zin van artikel 2, lid 1, van die richtlijn worden aangemerkt.

- 54 Volgens artikel 2, lid 5, van de richtlijn, laat deze „de nationale wettelijke bepalingen onverlet die in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de openbare veiligheid, de handhaving van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de volksgezondheid en de bescherming van de rechten en vrijheden van derden”.
- 55 Bij het vaststellen van die bepaling heeft de wetgever van de Unie, op het vlak van arbeid en beroep, een geschil willen voorkomen en beslechten tussen het beginsel van gelijke behandeling en de noodzaak om de openbare orde, de veiligheid en de volksgezondheid te waarborgen, het voorkomen van strafbare feiten alsmede de bescherming van de rechten en individuele vrijheden, die noodzakelijk zijn voor de werking van een democratische samenleving. De Uniewetgever heeft beslist dat, in bepaalde in artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 opgesomde gevallen, de in die richtlijn neergelegde beginselen niet van toepassing zijn op bepalingen die verschillen in behandeling behelzen op grond van een van de in artikel 1 van die richtlijn bedoelde gronden, op voorwaarde echter dat die bepalingen „noodzakelijk” zijn voor het bereiken van de bovenvermelde doelstellingen.
- 56 Overigens moet bedoeld artikel 2, lid 5, dat een afwijking vormt van het beginsel van het verbod van discriminatie, strikt worden uitgelegd. De voor die bepaling gebruikte bewoordingen wijzen eveneens op een dergelijke aanpak (zie in die zin arrest van 12 januari 2010, Petersen, C-341/08, Jurispr. blz. I-47, punt 60).
- 57 Ten eerste dient dus te worden onderzocht of de veiligheid van het luchtverkeer tot de in artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 opgesomde doelstellingen behoort, en ten tweede of artikel 19, lid 1, van de collectieve overeenkomst nr. 5a een nationale wettelijke bepaling in de zin van die bepaling uitmaakt.
- 58 Wat de veiligheid van het luchtverkeer betreft, blijken de bepalingen die strekken tot het vermijden van luchtvaartongevallen door het controleren van de fysieke geschiktheid en capaciteiten van piloten zodat die ongevallen niet door menselijke

tekortkomingen worden veroorzaakt, ontegenzeggelijk maatregelen te zijn ter waarborging van de openbare veiligheid in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.

- 59 Wat de vraag betreft of een bij collectieve overeenkomst vastgestelde bepaling een nationale wettelijke bepaling kan uitmaken, zij opgemerkt, zoals de advocaat-generaal in punt 51 van zijn conclusies heeft opgemerkt, dat de wetgever van de Unie in artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 „nationale wettelijke” bepalingen heeft bedoeld terwijl artikel 4, lid 1, en artikel 6, lid 1, van die richtlijn niet naar een welbepaald rechtsinstrument verwijzen.
- 60 Het Hof heeft reeds geoordeeld dat de sociale partners geen publiekrechtelijke entiteiten zijn [zie in de context van artikel 3, lid 10, van richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB 1997, L 18, blz. 1), arrest Laval un Partneri, reeds aangehaald, punt 84].
- 61 Die overweging belet de lidstaten echter niet om voorschriften vast te stellen waarbij de sociale partners worden gemachtigd om bepalingen vast te stellen in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 in de bij die bepaling bedoelde materies, die binnen de werkingssfeer van collectieve overeenkomsten vallen. Die voorschriften inzake machtiging moeten voldoende nauwkeurig zijn om te verzekeren dat de betrokken bepalingen de in artikel 2, lid 5, neergelegde vereisten naleven.
- 62 Wat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling betreft, zijn de sociale partners van mening geweest dat de mogelijkheid voor piloten om hun beroep uit te oefenen bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar diende te worden beperkt om redenen die verband houden met de veiligheid van de passagiers en van de personen die in het overvlogen gebied wonen, maar ook met de gezondheid en de veiligheid van de piloten zelf. Die bepaling streeft doelstellingen na die verband houden met de openbare veiligheid en met de bescherming van de gezondheid en valt binnen de werkingssfeer van de collectieve overeenkomsten.

- 63 Zoals uiteengezet in de punten 14 en 16 van onderhavig arrest, hebben de nationale en internationale voorschriften het echter niet nodig geacht om piloten de uitoefening van hun beroep na het bereiken van de leeftijd van 60 jaar te verbieden, maar werd geoordeeld dat die uitoefening slechts moest worden beperkt. Het verbod om na het bereiken van die leeftijd een vliegtuig te besturen, dat is vervat in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepaling, was niet noodzakelijk voor de verwezenlijking van het nagestreefde doel.
- 64 Uit deze overwegingen blijkt dat artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat de lidstaten voorschriften mogen vaststellen waarbij de sociale partners worden gemachtigd om bepalingen vast te stellen in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5, in de bij die bepaling bedoelde materies, die binnen de werkingssfeer van collectieve overeenkomsten vallen en mits die voorschriften inzake machtiging voldoende nauwkeurig zijn om te verzekeren dat de betrokken maatregelen de in artikel 2, lid 5, neergelegde vereisten naleven. Een bepaling als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke piloten hun beroepsactiviteiten niet langer mogen uitoefenen op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften die leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen, is geen bepaling die noodzakelijk is voor de openbare veiligheid en voor de bescherming van de gezondheid in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5.

Uitlegging van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78

- 65 Volgens artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78, „kunnen de lidstaten bepalen dat een verschil in behandeling dat op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 [van die richtlijn] genoemde gronden berust, geen discriminatie vormt, indien een dergelijk kenmerk, vanwege de aard van de betrokken specifieke beroepsactiviteiten of de context waarin deze worden uitgevoerd, een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem en het vereiste evenredig aan dat doel is”.

- 66 Uit de bewoording van die bepaling blijkt dat het verschil in behandeling, om niet als discriminatie te worden aangemerkt, op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 van richtlijn 2000/78 moet berusten en dat dit kenmerk een „wezenlijk en bepalend” beroepsvereiste moet vormen. Het Hof heeft geoordeeld dat niet het motief voor het verschil in behandeling, maar een kenmerk van dit motief een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste moet vormen (zie arrest van 12 januari 2010, Wolf, C-229/08, Jurispr. blz. I-1, punt 35).
- 67 Wat verkeerspiloten betreft, is het essentieel dat zij met name over bijzondere fysieke capaciteiten beschikken aangezien fysieke tekortkomingen voor dit beroep belangrijke gevolgen kunnen hebben. Ook kan niet worden ontkend dat die capaciteiten afnemen bij het ouder worden (zie in die zin, wat het beroep van brandweerman betreft, arrest Wolf, reeds aangehaald, punt 41). Hieruit volgt dat het beschikken over bijzondere fysieke capaciteiten als een „wezenlijk en bepalend beroepsvereiste” in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 kan worden beschouwd voor de uitoefening van het beroep van verkeerspiloot en dat het beschikken over dergelijke capaciteiten leeftijdsgebonden is.
- 68 Wat de door de bepaling nagestreefde doelstelling betreft, heeft de verwijzende rechter, zoals in punt 51 van onderhavig arrest is gepreciseerd, opgemerkt dat de sociale partners hebben bepaald dat de arbeidsovereenkomsten van piloten bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar automatisch worden beëindigd, om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren.
- 69 Een dergelijke doelstelling is een legitiem doel in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78.
- 70 Tevens dient te worden onderzocht of de sociale partners, door de leeftijd vanaf welke verkeerspiloten niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken voor de uitoefening van hun beroepsactiviteit op 60 jaar vast te stellen, een evenredig vereiste hebben vastgesteld.

- 71 In dit verband zij opgemerkt dat punt 23 van de considerans van richtlijn 2000/78 preciseert dat een verschil in behandeling in een „zeer beperkt aantal omstandigheden” gerechtvaardigd kan zijn wanneer een met leeftijd verband houdend kenmerk een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt.
- 72 Overigens moet artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 strikt worden uitgelegd, aangezien het toestaat af te wijken van het beginsel van non-discriminatie (zie naar analogie, wat discriminatie op grond van geslacht betreft, arresten van 15 mei 1986, Johnston, 222/84, Jurispr. blz. 1651, punt 36, en van 26 oktober 1999, Sirdar, C-273/97, Jurispr. blz. I-7403, punt 23, alsmede wat artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 betreft, in die zin, arrest Petersen, reeds aangehaald, punt 60).
- 73 Zoals in de punten 14 en 16 van onderhavig arrest is uiteengezet, voorzien zowel de nationale als de internationale voorschriften in de mogelijkheid voor piloten om hun beroep tussen 60 en 65 jaar onder bepaalde voorwaarden voort te zetten. De nationale en internationale autoriteiten zijn derhalve van mening dat piloten tot het bereiken van de leeftijd van 65 jaar over de fysieke capaciteiten beschikken om een vliegtuig te besturen, ook al kunnen zij dit tussen 60 en 65 jaar slechts doen als lid van een bemanning waarvan de andere piloten de leeftijd van 60 jaar nog niet hebben bereikt.
- 74 De sociale partners waren van mening dat de piloten die binnen de werkingssfeer van de collectieve overeenkomst nr. 5a vallen, bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar hun beroep niet langer mogen uitoefenen, zelfs niet onder bepaalde voorwaarden. Overigens blijken de redenen op grond waarvan wordt aangenomen dat die piloten bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om een vliegtuig te besturen, niet uit de elementen van het dossier en evenmin uit de bij het Hof ingediende opmerkingen.
- 75 Door de leeftijdsgrens vanaf welke wordt aangenomen dat verkeerspiloten die binnen de werkingssfeer van de collectieve overeenkomst nr. 5a vallen, niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen, op 60 jaar vast te stellen terwijl de nationale en internationale voorschriften de uitoefening van

dat beroep onder bepaalde voorwaarden toestaan tot het bereiken van de leeftijd van 65 jaar, hebben de sociale partners de betrokken piloten een onevenredig vereiste in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 opgelegd.

- 76 Uit bovenstaande overwegingen volgt dat artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een bepaling in een collectieve overeenkomst, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke wordt aangenomen dat piloten niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen, op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften deze leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen.

Uitlegging van artikel 6, lid 1, van richtlijn 2000/78

- 77 Artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78 bepaalt dat een verschil in behandeling op grond van leeftijd geen discriminatie vormt indien het in het kader van de nationale wetgeving objectief en redelijk wordt gerechtvaardigd door een legitiem doel, met inbegrip van legitieme doelstellingen van het beleid op het terrein van de werkgelegenheid, de arbeidsmarkt of de beroepsopleiding, en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn.
- 78 Zoals in de punten 51 en 68 van onderhavig arrest is gepreciseerd, heeft de verwijzende rechter gepreciseerd dat de sociale partners hebben bepaald dat de arbeidsovereenkomsten van piloten bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar automatisch worden beëindigd om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren.
- 79 Onderzocht dient te worden of een dergelijk doel een legitiem doel is in de zin van artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78.

- 80 In dit verband dient te worden opgemerkt dat, hoewel de lijst niet exhaustief is, de in die bepaling opgesomde legitieme doelstellingen verband houden met het beleid op het terrein van de werkgelegenheid, de arbeidsmarkt of de beroepsopleiding.
- 81 Zo heeft het Hof geoordeeld dat de doelstellingen die als „legitiem” in de zin van artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78 kunnen worden aangemerkt en bijgevolg kunnen rechtvaardigen dat wordt afgeweken van het principiële verbod van discriminatie op grond van leeftijd, doelstellingen zijn van sociaal beleid, zoals die in verband met het beleid op het terrein van de werkgelegenheid, de arbeidsmarkt of de beroepsopleiding (zie arresten van 5 maart 2009, *Age Concern England*, C-388/07, Jurispr. blz. I-1569, punt 46, en van 18 juni 2009, *Hütter*, C-88/08, Jurispr. blz. I-5325, punt 41).
- 82 Gelet op het voorgaande behoort een doel als de veiligheid van het luchtverkeer niet tot de in artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78 bedoelde doelstellingen.
- 83 Uit een en ander volgt dat op de gestelde vraag moet worden geantwoord als volgt:
- artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat de lidstaten voorschriften mogen vaststellen waarbij de sociale partners worden gemachtigd om bepalingen vast te stellen in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5, in de bij die bepaling bedoelde materies, die binnen de werkingssfeer van collectieve overeenkomsten vallen en mits die voorschriften inzake machtiging voldoende nauwkeurig zijn om te verzekeren dat de betrokken bepalingen de in artikel 2, lid 5, neergelegde vereisten naleven. Een maatregel als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke piloten hun beroepsactiviteiten niet langer mogen uitoefenen op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften deze leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen, is geen maatregel die noodzakelijk is voor de openbare veiligheid en voor de bescherming van de gezondheid in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5;

- artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een bepaling in een collectieve overeenkomst, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke wordt aangenomen dat piloten niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen, op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften deze leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen;

- artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat de veiligheid van het luchtverkeer geen legitiem doel in de zin van die bepaling is.

Kosten

- ⁸⁴ Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

Artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep, moet aldus worden uitgelegd dat de lidstaten bepalingen mogen vaststellen waarbij de sociale partners worden gemachtigd om bepalingen vast te stellen in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5, in de bij die bepaling bedoelde materies, die binnen de werkingssfeer van collectieve overeenkomsten vallen en mits die voorschriften inzake machtiging voldoende nauwkeurig zijn om te verzekeren dat de betrokken bepalingen de in artikel 2, lid 5, neergelegde vereisten naleven.

Een maatregel als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke piloten hun beroepsactiviteiten niet langer mogen uitoefenen op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften deze leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen, is geen maatregel die noodzakelijk is voor de openbare veiligheid en voor de bescherming van de gezondheid in de zin van bedoeld artikel 2, lid 5.

Artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een bepaling in een collectieve overeenkomst, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die de leeftijdsgrens vanaf welke wordt aangenomen dat piloten niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen, op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften deze leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen.

Artikel 6, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat de veiligheid van het luchtverkeer geen legitiem doel in de zin van die bepaling is.

ondertekeningen