



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
MICHAŁA BOBEKA
przedstawiona w dniu 21 marca 2017 r.¹

Sprawa C-190/16

Werner Fries
przeciwko
Lufthansa CityLine GmbH

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesarbeitsgericht (federalny sąd pracy, Niemcy)]

Polityka transportowa — Transport lotniczy — Rozporządzenie Komisji nr 1178/2011 — Ważność FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 — Artykuł 15 ust. 1 i art. 21 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej — Wolność wyboru zawodu i prawo do podejmowania pracy — Równe traktowanie bez względu na wiek — Ograniczenie wiekowe do 65 lat dla pilotów uczestniczących w zarobkowym transporcie lotniczym — Bezpieczeństwo lotnicze — Definicja „zarobkowego transportu lotniczego” — Loty w ramach przebazowania i czynności szkoleniowe lub egzaminacyjne

I. Wprowadzenie

1. Werner Fries był zatrudniony jako pilot w Lufthansa CityLine GmbH (zwanej dalej „Lufthansą CityLine”). Kiedy ukończył 65 lat, owa linia lotnicza odmówiła jego dalszego zatrudnienia, choć na mocy obowiązującego układu zbiorowego umowa o pracę obowiązywała jeszcze przez okres dwóch miesięcy. Linia lotnicza uznała, że nie można kontynuować zatrudnienia, ponieważ zgodnie z przepisami prawa Unii posiadacz licencji pilota po ukończeniu 65 lat nie może pracować jako pilot statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym. Werner Fries utrzymuje jednak, że jego stosunek pracy z Lufthansą CityLine mógł trwać przez pozostałe dwa miesiące, do osiągnięcia przez niego wieku emerytalnego. Przez ten okres mógł on pracować jako instruktor, egzaminator oraz wykonywać loty w ramach przebazowania.

2. W tym kontekście sąd odsyłający, po pierwsze, kwestionuje ważność przepisu prawa unijnego ustanawiającego ograniczenie wiekowe – FCL.065 lit. b), zawartego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 [zwany dalej „FCL.065 lit. b)"]² – w świetle zakazu dyskryminacji ze względu na wiek [art. 21 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”)] oraz prawa do podejmowania pracy i wykonywania swobodnie wybranego zawodu (art. 15 ust. 1 karty). Po drugie, w przypadku podtrzymania ważności tego przepisu sąd odsyłający zapytuje o interpretację pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego”. Ściślej rzecz ujmując, sąd docieka, czy w zakres tego pojęcia wchodzi loty do celów szkoleniowych i egzaminacyjnych oraz loty w ramach przebazowania.

1 – Język oryginału: angielski.

2 – Rozporządzenie z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. 2011, L 311, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz.U. 2012, L 100, s. 1).

II. Ramy prawne

A. Rozporządzenie nr 216/2008

3. Rozporządzenie nr 1178/2011, którego przepisy są rozpatrywane w badanej sprawie, wykonuje rozporządzenie (WE) nr 216/2008³. Motywy 1, 3, 4, 7 i 8 tego drugiego rozporządzenia mają następujące brzmienie:

„(1) Wysoki i ujednoczony poziom ochrony obywateli europejskich w zakresie lotnictwa cywilnego powinien zostać zapewniony przez cały czas dzięki przyjęciu wspólnych zasad bezpieczeństwa oraz zastosowaniu środków mających zapewnić, że wyroby będą spełniały, a osoby i organizacje we Wspólnocie będą przestrzegać tych zasad oraz zasad przyjętych w celu ochrony środowiska. Powinno to przyczynić się do ułatwienia swobodnego przepływu towarów, osób i organizacji na rynku wewnętrznym.

[...]

(3) Konwencja chicagowska określiła już minimalne normy mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska. Zasadnicze wymagania i przepisy wykonawcze do nich przyjęte przez Wspólnotę powinny gwarantować, że państwa członkowskie będą wypełniać zobowiązania zawarte w konwencji chicagowskiej, w tym zobowiązania dotyczące stosunków z państwami trzecimi.

(4) Wspólnota powinna ustalić, zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej, zasadnicze wymagania mające zastosowanie do wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, do osób i organizacji zajmujących się użytkowaniem statków powietrznych oraz do osób i wyrobów zaangażowanych w szkolenia i badania lekarskie pilotów. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.

[...]

(7) Lotnicze wyroby, części i akcesoria, operatorzy zaangażowani w zarobkową działalność lotniczą, jak również piloci i osoby, wyroby i organizacje związane ze szkoleniami i badaniami lekarskimi tych osób, powinny być certyfikowane lub licencjonowane po spełnieniu zasadniczych wymagań, które zostaną ustalone przez Wspólnotę zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych służących określeniu warunków wydawania certyfikatów lub warunków ich zastępowania deklaracją o zdolności, biorąc pod uwagę ryzyko związane z różnymi typami operacji, w tym z niektórymi rodzajami prac lotniczych oraz lotami lokalnymi wykonywanymi przez małe statki powietrzne.

(8) W odniesieniu do działalności niezarobkowej przepisy dotyczące użytkowania oraz licencjonowania powinny zostać dostosowane do złożoności statku powietrznego i należy opracować związaną z tym definicję”.

4. Artykuł 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 stanowi, że „[p]odstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoczonego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie”.

3 — Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. 2008, L 79, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r. (Dz.U. 2009, L 199, s. 6) oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. 2009, L 309, s. 51) i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r. (Dz.U. 2013, L 4, s. 34).

B. Rozporządzenie nr 1178/2011

5. Motyw 11 rozporządzenia nr 1178/2011 brzmi następująco:

„Aby zapewnić płynne przejście oraz zagwarantować wysoki, ujednolicony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie szkolenia pilotów oraz sprawności fizycznej i psychicznej. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Wspólne Władze Lotnicze (JAA) do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju”.

6. Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1178/2011 przewiduje, że rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady między innymi w odniesieniu do „poszczególnych uprawnień związanych z licencjami pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji, warunków konwersji dotychczasowych krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, warunków uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie [...]”.

7. Artykuł 3 rozporządzenia nr 1178/2011, w brzmieniu mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych sprawy, stanowi: „Bez uszczerbku dla przepisów art. 7, piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać wymagania techniczne i wymogi procedur administracyjnych określone w załącznikach I i IV do niniejszego rozporządzenia”.

8. FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 (zwany dalej „FCL.010”) zawiera definicje stosowane do części FCL (licencja członka załogi lotniczej). Stanowi on, że „»[z]arobkowy transport lotniczy« oznacza przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania”.

9. FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, zatytułowany „Ograniczenie uprawnień posiadaczy licencji w wieku 60 lat i starszych w zarobkowym transporcie lotniczym”, w brzmieniu mającym zastosowanie do postępowania przed sądem odsyłającym⁴, stanowi:

„a) Wiek od 60 do 64 lat. Samoloty i śmigłowce. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 60 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, chyba że:

1) jest członkiem załogi wieloosobowej; oraz

2) jest jedynym pilotem wśród załogi lotniczej, który osiągnął wiek 60 lat.

b) Wiek 65 lat. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym”.

4 — Przepis ten został zmieniony rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. (Dz.U. 2015, L 74, s. 1). Zobacz pkt 1 załącznika I: „a) Wiek od 60 do 64 lat. Samoloty i śmigłowce. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 60 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, chyba że jest członkiem załogi wieloosobowej. b) Wiek 65 lat. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym; zakaz ten nie dotyczy posiadaczy licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowcowego. c) Wiek 70 lat. Posiadacz licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowcowego, który osiągnął wiek 70 lat, nie może pełnić funkcji pilota balonu lub szybowca uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym”.

III. Okoliczności faktyczne, postępowanie i pytania prejudycjalne

10. Werner Fries był zatrudniony przez Lufthansę CityLine od 1986 r. Był kapitanem statku powietrznego typu Embraer. Ponadto powierzono mu też zadanie szkolenia innych pilotów.

11. W październiku 2013 r. W. Fries ukończył 65 lat. Lufthansa CityLine wezwała W. Friesa do oddania udostępnionego mu sprzętu roboczego do dnia 31 października 2013 r. Po tej dacie przestał on być zatrudniony w Lufthansie CityLine. Zdaniem tej linii lotniczej po ukończeniu 65 lat W. Fries nie mógł pozostawać zatrudniony jako pilot z uwagi na ograniczenie wiekowe przewidziane w FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

12. Umowa o pracę między Lufthansą CityLine a W. Friesem miała jednak wygasnąć dopiero z dniem 31 grudnia 2013 r. Wynikało to z postanowienia obowiązującego układu zbiorowego pracy, który przewidywał wygaśnięcie umowy o pracę wraz z osiągnięciem wieku emerytalnego określonego w ustawowym ubezpieczeniu emerytalnym. W przypadku W. Friesa wiek ten wynosił 65 lat i dwa miesiące.

13. W konsekwencji powstała dwumiesięczna rozbieżność pomiędzy datą rozwiązania stosunku pracy z W. Friesem przez Lufthansę CityLine a datą, w której powinno było nastąpić wygaśnięcie umowy o pracę według postanowień układu zbiorowego.

14. Werner Fries utrzymuje, że mógł świadczyć pracę przez pozostałe dwa miesiące po ukończeniu 65 lat, do osiągnięcia wieku emerytalnego. Zgodnie z posiadanymi uprawnieniami mógł on wciąż wykonywać loty w ramach przebazowania oraz pracować w charakterze instruktora i egzaminatora. W spornym okresie dysponował on nadal: licencją pilota transportu liniowego (ATPL), w tym uprawnieniem na typ statku powietrznego Embraer; uprawnieniem jako Type Rating Instructor (TRI) do szkolenia pilotów na statku powietrznym typu Embraer w samolocie i w symulatorze; uprawnieniem jako Type Rating Examiner (TRE) do przeprowadzania egzaminów w samolocie i w symulatorze w celu otrzymania lub przedłużenia licencji na typ statku powietrznego Embraer; był też zatwierdzony jako Senior Examiner (SEN) do przeprowadzania egzaminów na Type Rating Examiner (TRES) niezależnie od typu statku powietrznego.

15. Werner Fries wniósł powództwo o wypłatę wynagrodzenia za listopad i grudzień 2013 r. Z uwag na piśmie przedłożonych Trybunałowi wynika, że zarówno sąd pierwszej, jak i sąd drugiej instancji uznały większość żądań określonych w pozwie.

16. Obie strony wniosły sprawę do sądu odsyłającego – Bundesarbeitsgericht (federalnego sądu pracy, Niemcy). Lufthansa CityLine żąda oddalenia powództwa, a W. Fries żąda wypłaty dochodzonej kwoty w całości.

17. Sąd odsyłający wyjaśnił, że – zgodnie z prawem krajowym⁵ – jeśli istnieje dający się zrealizować stosunek pracy, pracodawca popada w zwłokę, jeżeli nie odbiera świadczenia zaoferowanego mu należycie przez pracownika. Pracownik może w takim przypadku żądać uzgodnionego wynagrodzenia za pracę nieświadczoną z powodu zwłoki pracodawcy. Zwłoka pracodawcy w odbiorze jest jednak wykluczona, jeżeli pracownik nie jest w stanie wykonać świadczenia. Jeżeli niemożliwe jest wykonanie przez pracownika w całości lub w części świadczenia uzgodnionego w umowie o pracę, pracodawca ma obowiązek uwzględniania praw i interesów pracownika na gruncie prawa krajowego, co oznacza zlecenie pracownikowi innych prac, które jest on w stanie wykonać. Jeżeli pracodawca naruszy ten obowiązek, może to skutkować powstaniem jego odpowiedzialności i koniecznością wypłaty odszkodowania.

5 — Paragraf 241 ust. 2, §§ 293, 297 i 615 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, niemieckiego kodeksu cywilnego).

18. W tych okolicznościach Bundesarbeitsgericht (federalny sąd pracy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodny z zakazem dyskryminacji ze względu na wiek przewidzianym w art. 21 ust. 1 karty?
- 2) Czy FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodny z art. 15 ust. 1 karty, zgodnie z którym każdy ma prawo do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu?
- 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytania pierwsze i drugie:
 - a) Czy pojęciem »zarobkowego transportu lotniczego« w rozumieniu FCL.065 lit. b) bądź definicji tego pojęcia w FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 objęte jest także tak zwane przebazowanie samolotu w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta?
 - b) Czy pojęciem »zarobkowego transportu lotniczego« w rozumieniu FCL.065 lit. b) bądź definicji tego pojęcia w FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 objęte są szkolenie i przeprowadzanie egzaminów, podczas których ponad 65-letni pilot przebywa w kabinie załogi jako członek załogi niewykonyjący czynności lotniczych?».

19. Uwagi na piśmie w badanej sprawie przedstawili W. Fries, Lufthansa CityLine, rząd włoski i Komisja Europejska.

IV. Ocena

20. Struktura niniejszej opinii jest następująca. Najpierw zajmę się kwestią zgodności FCL.065 lit. b) z art. 21 ust. 1 i art. 15 ust. 1 karty (część A). Następnie, stwierdziwszy, że w moim odczuciu przepis ten jest zgodny ze wspomnianymi powyżej prawami zawartymi w karcie, zaproponuję wykładnię pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego” zawartego w FCL.010 i FCL.065 lit. b) (część B).

A. Zgodność FCL.065 lit. b) z kartą

21. FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 przewiduje ograniczenie wiekowe w pełnieniu funkcji pilota: stanowi on, że posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym. W drodze pytań pierwszego i drugiego sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy takie ograniczenie wiekowe jest zgodne z kartą: po pierwsze, z zakazem dyskryminacji ze względu na wiek zawartym w art. 21 ust. 1 karty, oraz po drugie, z ustanowionym w art. 15 ust. 1 prawem do podejmowania pracy i wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu. Zbadam zgodność badanego przepisu kolejno z oboma artykułami karty.

1. Artykuł 21 ust. 1 karty

22. Zgodnie z art. 21 ust. 1 karty zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na wiek. Jako wyraz zasady ogólnej prawa Unii – zasady równego traktowania – zawartej w art. 20 karty⁶, zakaz dyskryminacji oznacza, że a) sytuacje porównywalne nie są traktowane w odmienny sposób, b) na szkodę grupy objętej ochroną, c) z przyczyn podlegających ochronie, d) chyba że takie traktowanie jest uzasadnione w sposób obiektywny jako odpowiadające celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię oraz jest zgodne z zasadą proporcjonalności.

a) Różne traktowanie sytuacji porównywalnych

23. FCL.065 lit. b) dopuszcza odmiennie traktowanie osób będących w porównywalnej sytuacji. Sytuacja posiadacza licencji podlegającego ograniczeniu wiekowemu (65 lat) w pełnieniu funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym z pewnością wykazuje więcej podobieństw niż różnic względem sytuacji pilota młodszego wiekiem z licencją do wykonywania takiej samej działalności⁷. Oba podlegają temu samemu systemowi regulacji, w ramach którego konkurują o w gruncie rzeczy te same posady.

b) Działanie na szkodę grupy objętej ochroną

24. Piloci, którzy osiągnęli wiek 65 lat i nie mogą pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, są zatem traktowani w sposób mniej korzystny ze względu na wiek⁸. Zostają pozbawieni możliwości wykonywania niektórych rodzajów czynności.

c) Z przyczyn podlegających ochronie

25. Jedynym kryterium ograniczenia przewidzianego w FCL.065 lit. b) jest wiek, będący jednym z „podejrzanych” względów wymienionych wprost w art. 21 ust. 1 karty.

d) Uzasadnienie

26. Zakaz dyskryminacji ze względu na wiek przewidziany w art. 21 ust. 1 karty nie ma jednak charakteru bezwzględnie. Dopuszcza się jego ograniczenie zgodnie z wymogami zawartymi w art. 52 ust. 1 karty.

27. Aby zaproponować możliwe względy uzasadniające różnice w traktowaniu w badanej sprawie, Komisja podniosła, że należy skorzystać, przez analogię, z dopuszczalnych wyjątków od zasady równego traktowania przewidzianych dyrektywą 2000/78/WE⁹. Komisja uważa, że wymóg związany z wiekiem jest niezbędny „dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego”, zgodnie z treścią art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78. Ponadto Komisja utrzymuje, że sporne ograniczenie wiekowe objęte jest zakresem art. 4 ust. 1 tej dyrektywy, gdyż jest ono związane z „istotnym i determinującym wymogiem zawodowym” dotyczącym zawodowych pilotów i jest proporcjonalne do realizowanego, zgodnego z prawem celu.

6 – Zobacz podobnie wyroki: z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 43); z dnia 29 kwietnia 2015 r., Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

7 – Zobacz podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 44).

8 – Zobacz analogicznie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 44).

9 – Dyrektywa Rady z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy (Dz.U. 2000, L 303, s. 16).

28. Nie jest kwestią sporną, że dyrektywa 2000/78 nie znajduje zastosowania w badanej sprawie. Kwestią sporną jest ważność normy prawa wtórnego Unii w świetle normy prawa pierwotnego – karty.

29. Dyrektywa 2000/78 stanowi konkretny wyraz zasady niedyskryminacji w dziedzinie zatrudnienia i wykonywania zawodu. Ramy analityczne na gruncie art. 21 ust. 1 karty są zatem bez wątpienia podobne. Dlatego też kategorie i wykładnia wykształcone na podstawie dyrektywy mogą posłużyć jako inspiracja do dopełnienia treści art. 21 ust. 1 karty. W szczególności dwa przywołane przez Komisję przepisy dyrektywy pokazują dążenie europejskiego prawodawcy do osiągnięcia kompromisu między konkurencyjnymi interesami, przewidując uzasadnienia dla środków krajowych dopuszczających różnice w traktowaniu bezpośrednio ze względu na wiek¹⁰. Wreszcie, należyte uwzględnienie dyrektywy jest także podyktowane potrzebą zachowania spójnego podejścia do kontroli sądowej aktów prawa Unii oraz prawa krajowego w dziedzinie niedyskryminacji w zatrudnieniu ze względu na wiek.

30. W tym kontekście pojęcie „istotnych wymogów zawodowych” zaczerpnięte przez Komisję z dyrektywy 2000/78 stwarza konkretną możliwość uzasadnienia nierównego traktowania w dziedzinie zatrudnienia, stosowaną w ten sam sposób w ramach art. 21 ust. 1 karty. Trybunał orzekł, iż odmienne traktowanie z przyczyn takich jak wiek, płeć czy niepełnosprawność nie stanowi naruszenia art. 21 ust. 1 karty, w przypadku gdy „ze względu na rodzaj działalności zawodowej lub warunki jej wykonywania dane cechy są istotnym i determinującym wymogiem zawodowym, pod warunkiem że cel takiego odmiennego traktowania jest zgodny z prawem, a wymóg jest proporcjonalny do zamierzonych celów”¹¹. Istotny i determinujący wymóg zawodowy nie jest sam w sobie „podejrzaną” przyczyną różnicy w traktowaniu – wiekiem – jest natomiast cechą z wiekiem związaną¹². W badanej sprawie cecha związana z wiekiem oznacza szczególne zdolności fizyczne, które pogarszają się z wiekiem¹³. Została ona uznana w dotychczasowym orzecznictwie Trybunału za „istotny i determinujący wymóg zawodowy” w celu wykonywania zawodu pilota liniowego¹⁴. Wymóg ten, aby mógł stanowić dopuszczalne ograniczenie zasady niedyskryminacji zawartej w art. 21 ust. 1 karty, musi odpowiadać zgodnym z prawem celom i być proporcjonalny¹⁵.

31. Na ocenę, czy dany środek można uznać za uzasadniony jako istotny i determinujący wymóg zawodowy, w istocie nakładają się wymogi, jakie muszą spełniać ograniczenia przewidziane w art. 52 ust. 1 karty, co w efekcie oznacza badanie dopuszczalności ograniczeń praw zawartych w art. 21 ust. 1 karty.

32. Artykuł 52 ust. 1 karty dopuszcza ograniczenia, o ile przewidziane są one ustawą, szanują istotę tych praw i wolności i, z zastrzeżeniem zasady proporcjonalności, są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznanym przez Unię lub potrzebie ochrony praw i wolności innych osób¹⁶.

10 — Zobacz podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 55).

11 — Wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 49).

12 — W odniesieniu do art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 zob. podobnie wyroki: z dnia 12 stycznia 2010 r., Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, pkt 35); z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 66); z dnia 13 listopada 2014 r., Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, pkt 36).

13 — Zobacz wyroki: z dnia 12 stycznia 2010 r., Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, pkt 41); z dnia 13 listopada 2014 r., Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, pkt 37); z dnia 15 listopada 2016 r., Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, pkt 34).

14 — Zobacz wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 67).

15 — Wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 49).

16 — Zobacz na przykład wyroki: z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 42); z dnia 29 kwietnia 2015 r., Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, pkt 51, 52); z dnia 15 lutego 2016 r., N. (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, pkt 50).

³³ Nie ulega wątpliwości, że ograniczenie wiekowe, o którym mowa w niniejszej sprawie, zostało przewidziane prawem: zostało ono bowiem wyrażone wprost w treści FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011. Ponadto nie można powiedzieć, że sporne ograniczenie wiekowe godzi w istotę zasady niedyskryminacji, jako że jego zakres jest ograniczony¹⁷.

34. Przeanalizuję zatem teraz, czy ograniczenie wiekowe 1) odpowiada zgodnemu z prawem celowi i 2) jest zgodne z zasadą proporcjonalności.

1) Zgodny z prawem cel

35. W badanej sprawie Komisja, rząd włoski i Lufthansa CityLine podnoszą, że sporny środek służy celowi ustanowienia i utrzymania wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Ponadto, jak twierdzi Lufthansa CityLine, cel ten ma związek z ochroną życia i zdrowia ludzkiego.

36. Cel ustanowienia i utrzymania wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii został wyrażony wprost w motywie 1 oraz w art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008, stanowiącego podstawę prawną rozporządzenia nr 1178/2011. Wzmianka o tym właśnie celu pojawia się również w motywach 1 i 11 rozporządzenia nr 1178/2011.

37. Moim zdaniem nie ma wątpliwości co do tego, że bezpieczeństwo ruchu lotniczego, podobnie jak bezpieczeństwo w innych sektorach transportu¹⁸, jest celem interesu ogólnego uznawanym przez Unię¹⁹.

2) Proporcjonalność

38. Należy teraz przeanalizować, czy sporny środek istotnie odpowiada celowi zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, czy jest konieczny do osiągnięcia tego celu oraz czy spowodowane nim niekorzystne skutki nie są nieproporcjonalne do realizowanych celów.

39. Rząd włoski i Lufthansa CityLine uważają, że kryterium wieku 65 lat jest właściwe i konieczne do osiągnięcia tego celu. Werner Fries zgadza się z poglądem, że ograniczenie wiekowe jest odpowiednie do osiągnięcia celu ustanowienia wysokiego i ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa, gdyż z doświadczenia wynika, że zdolności fizyczne i umysłowe z wiekiem ulegają pogorszeniu. Uważa on jednak, że ograniczenie wiekowe do 65 lat nie jest konieczne.

i) Odpowiedni charakter

40. Moim zdaniem raczej nie ma wątpliwości, że co do zasady sporne ograniczenie wiekowe jest właściwe do osiągnięcia zamierzonego celu. Jak stwierdził Trybunał w sprawie Prigge i in., jest rzeczą fundamentalną, by piloci liniowi posiadali określone zdolności fizyczne²⁰. Niektóre z tych zdolności nieuchronnie pogarszają się z wiekiem.

17 — Zobacz podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2015 r., Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, pkt 54).

18 — W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego zob. na przykład wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 51), i przytoczona w nim bogata lista orzecznictwa.

19 — Zobacz podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 68, 69).

20 — Wyrok z dnia 13 września 2011 r. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 67).

41. Ograniczenie wiekowe do 65 lat wydaje się zatem odpowiednim środkiem do osiągnięcia celu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego²¹.

42. Werner Fries kwestionuje jednak wewnętrzną spójność rzeczonyj normy w badanej sprawie, powołując się na wyrok Trybunału w sprawie Petersen²². Utrzymuje on, że ograniczenie wiekowe do 65 lat nie realizuje w sposób spójny celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego, ponieważ nie ma ono zastosowania do niezarobkowego transportu lotniczego, gdzie również występuje zagrożenie dla bezpieczeństwa.

43. Nie zgadzam się z tym poglądem. To, że sporne ograniczenie wiekowe dotyczy tylko pilotów statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, w istocie wzmacnia proporcjonalny charakter tego środka, pozostając bez żadnego wpływu na spójność realizacji zgodnego z prawem celu przez normę.

44. Oczywiście jest, że w dziedzinie lotnictwa stosuje się różne normy do różnych rodzajów działalności o różnych wymaganych poziomach bezpieczeństwa – w oparciu o hierarchię ryzyka, w której zarobkowy transport lotniczy jest umiejscowiony wyżej.

45. Nakładając ograniczenie wiekowe wyłącznie w odniesieniu do zarobkowego transportu lotniczego, rozporządzenie nr 1178/2011 przyjmuje rozwiązanie kompromisowe – stosuje bowiem bardziej rygorystyczne standardy z uwagi na większe ryzyko związane z liczbą osób i dużym znaczeniem interesów bezpieczeństwa lotniczego, których dotyczy²³.

ii) Konieczność

46. Werner Fries podnosi jednak, że ograniczenie wiekowe, któremu podlega, wykracza poza to, co konieczne. Argumentuje to dwójako.

47. Po pierwsze, twierdzi on, że nie istnieją dowody naukowe na to, iż piloci po osiągnięciu wieku 65 lat nie spełniają wymogów związanych z zarobkowym transportem lotniczym. Jako przykład podaje, że w niektórych państwach spoza Unii nie występują takie ograniczenia wiekowe.

48. Po drugie, W. Fries twierdzi, że stan zdrowia i zdolności stanowią ze swej natury cechy o charakterze osobistym, indywidualnym dla każdego pilota. Dlatego przy ich ocenie należałoby przyjąć zindywidualizowane podejście. Nie można domniemywać pogorszenia zdolności fizycznych ogólnie u wszystkich osób. Dlatego wiek nie powinien być samodzielnym kryterium. Mniej restrykcyjne środki mogłyby uwzględniać zdolności danej osoby na poziomie indywidualnym. Werner Fries podkreśla, że stan takich zdolności da się ustalić w drodze badań lekarskich. Zwraca uwagę, że zgodnie z MED.A.045 lit. a) pkt 2 ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/2011 w przypadku posiadaczy licencji, którzy osiągnęli wiek 60 lat, okres ważności wymaganych orzeczeń lekarskich jest skracany do sześciu miesięcy. Zauważył też, że zgodnie z ORO.FC.230 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 piloci mają obowiązek odbywania szkoleń okresowych i sprawdzianów umiejętności²⁴.

21 — W tym względzie Trybunał orzekł w wyroku z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 67), że posiadanie szczególnych zdolności fizycznych związanych z wiekiem może być uważane za „istotny i determinujący wymóg zawodowy”, gdyż „[j]eżeli chodzi o pilotów liniowych, jest rzeczą fundamentalną, by posiadali między innymi szczególne zdolności fizyczne, ponieważ niedostatki fizyczne w tym zawodzie mogą mieć poważne konsekwencje. Niezaprzeczalne jest również, że te zdolności pogarszają się z wiekiem”.

22 — Wyrok z dnia 12 stycznia 2010 r. (C-341/08, EU:C:2010:4).

23 — Różne przepisy dotyczące działalności zarobkowej i niezarobkowej są zawarte między innymi w rozporządzeniach: nr 216/2008, nr 1178/2011 i nr 695/2012. Zobacz motywy 7 i 8 rozporządzenia nr 216/2008, przytoczone w pkt 3 niniejszej opinii. Zobacz też objaśnienie różnych rodzajów działalności lotniczej przedstawione przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) na stronie <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — Rozporządzenie Komisji z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem nr 216/2008 (Dz.U. 2012, L 296, s. 1).

49. Moim zdaniem argumentów W. Friesa nie można uznać. Przeanalizuję kolejno oba z nich.

– *Ustalenie ograniczenia wiekowego na 65 lat*

50. Nie ma wątpliwości co do tego, że z wiekiem co do zasady pogarszają się zdolności fizyczne. Można jednak zastanawiać się, gdzie dokładnie należy ustanowić limit. Prawdą jest, że – jak podniósł W. Fries – wytyczeniu ścisłego limitu wiekowego, powyżej którego nie można już domniemywać z medycznego punktu widzenia sprawności, może towarzyszyć niepewność w środowisku medycznym²⁵.

51. Jednakowoż decyzja o wprowadzeniu ograniczenia wiekowego i jego ścisłe ustalenie wiąże się z kompleksowymi ocenami o charakterze medycznym i technicznym. Przekłada się to na szeroki zakres uznania przysługujący prawodawcy Unii przy ustalaniu takich limitów²⁶.

52. Wybory dokonywane przez prawodawcę unijnego muszą nawet w tym przypadku opierać się na obiektywnych kryteriach i gwarantować poszanowanie praw podstawowych²⁷. Standardy ustalone na szczeblu międzynarodowym można uznawać za nieodzowny składnik takich obiektywnych kryteriów.

53. Ograniczenie wiekowe do 65 lat jest zgodne ze standardami wypracowanymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach konwencji chicagowskiej, którym nadano dużą wagę zarówno rozporządzeniem nr 216/2008, jak i rozporządzeniem nr 1178/2011²⁸.

54. W szczególności pkt 2.1.10 załącznika I do konwencji chicagowskiej przewiduje ograniczenie uprawnień pilotów, którzy osiągnęli wiek 60 lat, i dalsze ograniczenie uprawnień pilotów, którzy osiągnęli wiek 65 lat. Punkt 2.1.10.1 tego załącznika stanowi, że umawiające się państwa, które wydały licencje pilotów, nie powinny zezwalać ich posiadaczom na wykonywanie czynności pilota dowódcy statku powietrznego uczestniczącego w międzynarodowym zarobkowym transporcie lotniczym, jeśli posiadacze licencji skończyli 60 lat lub 65 lat w przypadku wykonywania operacji przez więcej niż jednego pilota, gdy młodszy z pilotów nie ukończył 60 roku życia²⁹. Punkt 2.1.10.2 tego załącznika zawiera ponadto zalecenie, by umawiające się państwo, które wydało licencje pilotów, nie zezwalało ich posiadaczom na wykonywanie czynności drugiego pilota na statku powietrznym uczestniczącym w międzynarodowym zarobkowym transporcie lotniczym, jeśli posiadacze licencji skończyli 65 lat.

25 — Ustanawianie stałych ograniczeń wiekowych zawsze było i nadal będzie przedmiotem debat. Zobacz na przykład dokument AN-WP/7982 „Appendix C – Upper age limits for flight crew members” (Dodatek C – Górna granica wieku dla członków załóg lotniczych), ICAO, 2006, zawierający zestawienie różnych stanowisk poszczególnych państw i stowarzyszeń dotyczących zasady wieku 60 lat, zanim w 2006 r. ICAO podniosło limit wiekowy do 65 lat. Zobacz też: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee, „The age 60 rule”, *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Vol. 75, No. 8, 2004, s. 708–715. Na temat debaty w USA zob. też „Report to the Federal Aviation Administration” (Sprawozdanie dla Federalnej Administracji Lotnictwa) z dnia 29 listopada 2006 r., przygotowane przez Age 60 Aviation Rulemaking Committee.

26 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 52, 64 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo).

28 — Zobacz między innymi motywy 3, 4 i 7 oraz art. 2 lit. d) rozporządzenia nr 216/2008, jak również motyw 11 rozporządzenia nr 1178/2011.

29 — Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w dniu 7 grudnia 1944 r., z późniejszymi zmianami. Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie powiadomić ICAO o różnicach występujących między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. Zobacz na przykład przedstawiony przez Japonię raport zatytułowany „Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines” (Złagodzenie ograniczenia wiekowego dla pilotów uczestniczących w transporcie lotniczym i zapewnienie systemu zarządzania zdrowiem w liniach lotniczych [tłumaczenie własne]), wyjaśniający motyw decyzji o podniesieniu limitu wiekowego do 68 lat, dokument A39-WP277, Working Paper, ICAO, 29.8.2016.

55. Aktualne ograniczenia wiekowe w ramach konwencji chicagowskiej wynikają z poprawki, która po serii debat na forum ICAO podniosła limit wieku z 60 do 65 lat³⁰. Górna granica wieku wynosząca 65 lat odzwierciedla również normę przyjętą w ramach Joint Aviation Authorities [Zrzeszenia Władz Lotniczych]³¹.

56. Takie normy międzynarodowe stanowią cenny element przy ocenie proporcjonalności spornego w badanej sprawie przepisu. Ponieważ przyjęto je na podstawie szeroko zakrojonej debaty i wiedzy zawodowej, stanowią one solidny grunt dla uzasadnienia ograniczenia wiekowego, jako obiektywne i wyważone odniesienia dla decydentów³². Ilustrują one konsensus oraz dobre praktyki w aspekcie technicznym, który ze swej natury ma międzynarodowy charakter³³.

57. Okoliczność, że ograniczenia wiekowe ulegały zmianom zarówno w kolejnych wersjach rozporządzenia UE³⁴, jak i w normach międzynarodowych, nie czyni owej normy nieproporcjonalną ani arbitralną. Przeciwnie, godny pochwały wysiłek decydentów w celu dostosowania norm do postępu wiedzy, przemian społecznych oraz najlepszych praktyk międzynarodowych nie może służyć jako argument za bagatelizowaniem konieczności istnienia ograniczenia wiekowego.

58. Podsumowując, decyzja prawodawcy Unii, by ustalić ograniczenie wiekowe na poziomie 65 lat, wydaje się w pełni zgodna z normami międzynarodowymi w tej dziedzinie, a ponadto jest rozsądnie dostosowywana i ewoluuje w miarę upływu czasu. Dla zakwestionowania takiej normy potrzeba solidnej argumentacji popartej niezbitymi dowodami, co w tym przypadku nie miało miejsca.

– *Wiek jako jedyne kryterium*

59. Werner Fries podnosi również, że w spornej normie posłużono się wiekiem jako *jedynym* kryterium. Pełnienie funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym zostaje wykluczone przez samo osiągnięcie wieku 65 lat. Moim zdaniem jednak w przypadku takim jak ten brak zindywidualizowanego podejścia również nie wyklucza spełnienia kryterium konieczności.

60. Ustalając ogólną górną granicę wieku w szczególnym obszarze zarobkowego transportu lotniczego, prawodawca Unii przyjął – zgodnie z praktyką międzynarodową – podejście regulacyjne łączące zindywidualizowane podejście oparte na badaniach lekarskich i sprawdzianach umiejętności (do osiągnięcia wieku 60 lat) z progresywnym ograniczaniem uprawnień posiadaczy licencji w lotnictwie zarobkowym po osiągnięciu tego wieku.

61. W moim odczuciu takie rozwiązanie stanowi uprawniony wybór regulacyjny. Po osiągnięciu przez posiadacza licencji określonego wieku, wraz z którym ryzyka medyczne uznaje się za zwiększone, prawodawca uzupełnia zindywidualizowane podejście oparte na badaniach lekarskich i sprawdzianach umiejętności o pewne warunki dodatkowe dla grupy wiekowej 60–64 lata, by ostatecznie pozbawić możliwości pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w *zarobkowym* transporcie lotniczym tych pilotów, którzy osiągnęli wiek 65 lat. Tym samym prawodawca wprowadza proporcjonalność w zakres tej normy, dostosowując ograniczenia progresywnie do osiąganego wieku.

30 — Poprawka 167 do załącznika I do konwencji chicagowskiej, przyjęta przez Radę ICAO w dniu 10 marca 2006 r. Aby zapoznać się z dyskusją towarzyszącą wprowadzeniu tej poprawki, zob. dokument AN-WP/7982, przytoczony w przypisie 25.

31 — Zobacz poprzednie wspólne wymagania lotnicze (JAR) – licencjonowanie personelu lotniczego 1 (JAR-FCL 1), Joint Aviation Authorities, zmienione w dniu 1 grudnia 2006 r.

32 — Zobacz podobnie Komitet Praw Człowieka, komunikat nr 983/2001 z dnia 25 marca 2003 r., CCPR/C/77/D/983/2001, pkt 8 ust. 3. W tej sprawie, która dotyczyła art. 26 Międzynarodowego paktu praw obywatelskich i politycznych, Komitet stwierdził, że nie może uznać, iż odmienne traktowanie nie jest oparte na obiektywnych i rozsądnych względach, zważywszy, że w celu uzasadnienia ówczesnego obligatoryjnego ograniczenia wiekowego do 60 lat państwo odniosło się do obowiązującej wtedy normy ICAO.

33 — Co się tyczy wartości tych norm międzynarodowych, zob. wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 73), oraz opinia rzecznika generalnego P. Cruza Villalóna w sprawie Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:321, pkt 66).

34 — Brzmienie FCL.065 zostało zmienione w 2015 r., zob. przypis 4.

Czyni to, ustanawiając normę generalną stosowaną jednolicie w oparciu o ogólną ocenę ryzyka przeprowadzaną przez unijnego decydenta w ramach jego zakresu uznania, zapewniając jej przewidywalność, wykonalność oraz możliwość zarządzania nią zarówno przez podmioty prywatne, jak i przez organy publiczne.

62. Owe elementy przewidywalności i wykonalności normy zasługują tu na podkreślenie. Drugi argument W. Friesa, dotyczący wzajemnej zależności między normą generalną a indywidualnym przypadkiem, mógłby de facto być wykorzystywany bardziej uniwersalnie, do podważania każdej ogólnie stosowanej normy dotyczącej wieku. Jednakże normy generalne, jak sama nazwa wskazuje, powstają poprzez *generalizację*. Pozostają uzasadnione dopóty, dopóki można utrzymywać, że ogólnie znajdują prawidłowe zastosowanie w rozsądnej większości przypadków. To, rzecz jasna, oznacza również, że mogą zachodzić poszczególne wyjątki. Nie oznacza to jednak, że norma generalna wymaga ponownego rozważenia i zastąpienia jej indywidualną oceną odrębnie dla każdego przypadku. Gdyby tak było, nie istniałyby normy generalne.

– *Proporcjonalność sensu stricto*

63. Uwzględniając wreszcie znaczenie celu, jakim jest osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz jego wpływ na prawa pozostałych podmiotów, a także ryzyka związane z zarobkowym transportem lotniczym, wydaje się, że w rozpatrywanej normie wyważono prawa pilotów osiągających wiek 65 lat względem konkretnych wymagań bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Przepis, którego ważność została zakwestionowana w badanej sprawie, nie może zatem być postrzegany jako nakładający nieproporcjonalne niekorzystne skutki na osoby podlegające ograniczeniu wiekowemu w stosunku do realizowanych celów.

e) Wniosek częściowy

64. W związku z powyższym proponuję następującą odpowiedź na pytanie pierwsze: analiza pierwszego pytania Bundesarbeitsgericht (federalnego sądu pracy) nie wskazuje na istnienie powodów mogących wpływać na ważność FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 w świetle art. 21 ust. 1 karty.

2. Artykuł 15 ust. 1 karty

a) Analiza

65. Sąd odsyłający dąży również do ustalenia, czy FCL.065 lit. b) zachowuje ważność w świetle art. 15 ust. 1 karty.

66. Zgodnie z art. 15 ust. 1 karty „[k]ażdy ma prawo do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu”. Prawo to zwiększa zakres osobistej autonomii i samorealizacji, a u jego podstaw leży ludzka godność³⁵.

67. Nie ulega wątpliwości, że sporne ograniczenie wiekowe ogranicza możliwość wykonywania zawodu pilota. Ogranicza ono możliwość pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym. Artykuł 15 ust. 1 karty nie przewiduje jednak praw bezwzględnych. Ograniczenia są dopuszczalne według warunków określonych w art. 52 ust. 1 karty, wspomnianych w pkt 32 niniejszej opinii³⁶.

35 — Zobacz podobnie moja opinia w sprawie Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, pkt 26).

36 — Wyroki: z dnia 30 kwietnia 2014 r., Pflieger i in. (C-390/12, EU:C:2014:281, pkt 58); z dnia 7 lipca 2016 r., Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, pkt 51).

68. Werner Fries podniósł, że ograniczenie wiekowe przewidziane sporną normą jest sprzeczne z art. 15 ust. 1, gdyż godzi w *istotę zawartego w nim prawa*.

69. Moim zdaniem taki pogląd jest chybiony. Jak już wspomniałem w pkt 33 niniejszej opinii, z uwagi na wąski zakres, obecnego ograniczenia wiekowego pełnienia funkcji pilota w konkretnym obszarze działalności, jakim jest zarobkowy transport lotniczy, nie można uznać za godzące w istotę prawa do wykonywania swobodnie wybranego zawodu. Wpływa ono na możliwość kontynuowania kariery zawodowej w konkretnym sektorze, w odniesieniu do konkretnej działalności, na pewnym jej etapie: ograniczenie dotyczy późniejszych lat kariery zawodowej, okresu zbliżania się do wieku emerytalnego, chociaż nie pokrywa się z wiekiem emerytalnym. I niejako wyprzedzając odpowiedź na trzecie pytanie prejudycjalne, stwierdzam, że nie obejmuje ono wszystkich potencjalnych zadań związanych z zawodem pilota. Dotyczy jedynie możliwości pilotowania statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, zdefiniowanym w FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

70. Wobec nadrzędnej wagi celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego, oraz bacząc na zakres uznania decydenta w tej dziedzinie, względy zgodności z prawem celu oraz proporcjonalności zakwestionowanego przepisu, przywołane w odniesieniu do art. 21 ust. 1 karty, mają w dużej części zastosowanie również do art. 15 ust. 1³⁷.

71. Pojawił się jednak szczególny argument dotyczący proporcjonalności środka: okoliczność, że ograniczenie wiekowe stosuje się niezależnie od wieku emerytalnego. Sąd odsyłający podniósł zatem, że FCL.065 lit. b) stosuje się niezależnie od tego, czy piloci, których przepis ten dotyczy, spełniają wszystkie krajowe przesłanki do otrzymania emerytury. W Niemczech, podobnie jak w wielu innych państwach członkowskich, wiek emerytalny nie zawsze jest ustalony na 65 lat, a dla kolejnych pokoleń był i jest on wydłużany. Kwestię tę podniósł również W. Fries.

72. Rząd włoski utrzymuje, że argument ten nie ma znaczenia dla sprawy. Problemy powstałe na skutek luki pomiędzy górną granicą wieku do pełnienia funkcji pilota a wiekiem emerytalnym to kwestia podlegająca prawu krajowemu. Konkretny interes ekonomiczny poszczególnych osób nie powinny mieć pierwszeństwa przed uzasadnionym interesem takim jak bezpieczeństwo i ochrona.

73. Moim zdaniem powinno się odpowiednio uwzględnić skutki spornej normy dla prawa do wykonywania swobodnie wybranego zawodu, pamiętając o elemencie związanym z dostępem do uprawnień emerytalno-rentowych. Taka ocena w moim odczuciu wymaga wyważenia wchodzących w grę interesów indywidualnych i ogólnych. I właśnie na tym polega funkcja przeglądu praw podstawowych.

74. Ograniczenie wiekowe wykonywania zawodu lub przymusowy wiek emerytalny mają wpływ na prawa chronione na podstawie art. 15 ust. 1 karty³⁸. Ponadto kolizja z prawem do wykonywania swobodnie wybranego zawodu staje się poważniejsza, kiedy wykonywanie zawodu zostaje przymusowo przerwane bez względu na to, czy życie zawodowe danej osoby dobiegło końca zgodnie z obowiązującymi krajowymi przepisami regulującymi wiek emerytalny i dostęp do uprawnień emerytalnych.

37 — Zasada niedyskryminacji w sferze zatrudnienia ze względu na wiek oraz prawo do wykonywania zawodu są ze sobą ściśle powiązane. Jest to unaoczniane przez fakt, że Europejski Komitet Praw Społecznych bada kwestie związane z dyskryminacją na podstawie art. 1 ust. 2 Europejskiej karty społecznej, na mocy której umawiające się strony zobowiązują się „chronić skutecznie prawo pracownika do zarabiania na życie poprzez pracę swobodnie wybraną”. Zgodnie z wyjaśnieniami do karty praw podstawowych przepis ten zainspirował wprowadzenie art. 15 ust. 1 karty. Zobacz Europejski Komitet Praw Społecznych, decyzja co do istoty sprawy z dnia 2 lipca 2013 r., Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) przeciwko Norwegii, skarga nr 74/2011, pkt 104, 105.

38 — W nawiązaniu do dyrektywy 2000/78 Trybunał – orzekając w sprawach dotyczących przymusowego wieku emerytalnego lub automatycznego rozwiązania stosunku pracy – uznał, że zakaz dyskryminacji ze względu na wiek należy interpretować w świetle prawa do wykonywania zawodu zawartego w art. 15 ust. 1 karty. Zobacz przykładowo wyroki: z dnia 21 lipca 2011 r., Fuchs and Köhler (C-159/10 i C-160/10, EU:C:2011:508, pkt 62); z dnia 5 lipca 2012 r., Hörnfeldt (C-141/11, EU:C:2012:421, pkt 37).

75. W badanej sprawie okoliczność, że po pierwsze, FCL.065 lit. b) wyklucza wprost tylko jeden rodzaj działalności – pilotowanie statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym – a po drugie, że w porównaniu z całkowitą długością kariery zawodowej dotyczy jedynie stosunkowo wąskiego przedziału czasowego, skłania mnie jednak ku wnioskowi, że sporny środek nie powoduje nieproporcjonalnie uciążliwych skutków dla konkretnych osób nim dotkniętych.

76. Wreszcie, należy dodać, że poza stanowieniem punktu odniesienia dla przeglądu ważności, art. 15 ust. 1 karty pełni również funkcję wytycznej interpretacyjnej w kontekście trzeciego pytania sądu krajowego – mianowicie definicji pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego”.

b) Wniosek częściowy

77. Podsumowując, moim zdaniem analiza drugiego pytania sądu odsyłającego nie wskazuje na istnienie powodów mogących wpływać na ważność FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 w świetle art. 15 karty.

B. Wykładnia pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego”

78. Sąd odsyłający zapytuje również o wykładnię pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego” zawartego w FCL.065 lit. b). W przypadku podtrzymania ważności tego przepisu – co zaproponowałem powyżej – zdaniem sądu odsyłającego uznanie roszczenia W. Friesa na gruncie prawa krajowego powinno zależeć od tego, czy m.in. wciąż zachowywał on uprawnienia do wykonywania tzw. przebazowania lub mógł pracować jako instruktor i egzaminator na pokładzie samolotu mimo osiągnięcia wieku 65 lat.

79. Lufthansa CityLine utrzymuje, że zważywszy na ważne cele związane z bezpieczeństwem transportu lotniczego oraz ochroną ludzkiego życia i zdrowia, osoby, które osiągnęły wiek 65 lat, tracą uprawnienie do pełnienia funkcji pilota komercyjnych linii lotniczych. Zgodnie z tym poglądem osoby, które ukończyły 65 lat, powinny być pozbawione możliwości wykonywania przebazowania i udziału w działalności szkoleniowej lub egzaminacyjnej w kabinie załogi w trakcie lotu.

80. Werner Fries, rząd włoski i Komisja prezentują jednak pogląd przeciwny: przebazowanie – niebędące przewozem pasażerów, ładunków ani poczty – a także działalność szkoleniowa i egzaminacyjna, w trakcie której pilot powyżej 65 roku życia przebywa w kabinie załogi samolotu jako członek załogi niewykonyjący czynności lotniczych, nie wchodzi w zakres pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego” w rozumieniu FCL.065 lit. b), z należyтым uwzględnieniem definicji tego pojęcia zawartej w FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

81. Zgadzam się z tym poglądem. Moim zdaniem wykładnie zarówno językowa i systemowa, jak i celowościowa potwierdzają słuszność takiego rozumienia pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego”.

1. Wykładnia językowa

82. Po pierwsze, FCL.065 lit. b) stanowi, że „[p]osiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym”.

83. Aby dokonać wykładni pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego” zawartego w FCL.065 lit. b), należy sięgnąć do definicji tego pojęcia zawartej w FCL.010. Ów drugi przepis określa definicje stosowane do całej „części FCL”, do której należą oba te przepisy.

84. FCL.010 stanowi, że „[z]arobkowy transport lotniczy» oznacza przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania”.

85. Aby zatem dana działalność mieściła się w zakresie „zarobkowego transportu lotniczego”, muszą występować jednocześnie trzy elementy. Po pierwsze, musi występować „przewóz”. Po drugie, przewożeni mają być pasażerowie, ładunki lub poczta. Po trzecie, przewóz musi odbywać się za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

86. Co się tyczy *przebazowania*³⁹, nawet jeśli można uznać, że występuje element „przewozu”, gdyż przemieszczeniu ulega statek powietrzny, to brakuje drugiego elementu, czyli obecności pasażerów, ładunków lub poczty. Może zachodzić przewóz samolotu, ale nie przewóz pasażerów, ładunków czy poczty. Zważywszy na powszechne znaczenie użytych wyrazów, sugerowanie, że w przypadku przebazowania pusty samolot jest sam w sobie „ładunkiem”, w moim odczuciu wydaje się znacznie odbiegać od brzmienia przepisu⁴⁰.

87. Jeżeli zaś chodzi o *działalność szkoleniową i egzaminacyjną*, brakuje w niej zarówno pierwszego, jak i drugiego z elementów definicji. W trakcie tej działalności, nawet jeśli dochodzi do „przemieszczania” osób, nie występuje przewóz w znaczeniu przemieszczania osób z punktu A do punktu B jako głównego celu działalności⁴¹.

88. W obu przypadkach może występować jedynie element wynagrodzenia, zależnie od stosunku umownego lub innego przyjętego rozwiązania w danym przypadku. Nie wystarczy to jednak do uznania takiej działalności za wchodzącą w zakres definicji „zarobkowego transportu lotniczego”.

2. Wykładnia systemowa

89. Z systemowego punktu widzenia – biorąc pod uwagę inne przepisy rozporządzenia nr 1178/2011 – należy stwierdzić, że FCL.065 lit. b) nie wpływa na ważność licencji. Przepis ten zawęża jedynie uprawnienia związane z licencjami w zakresie, w jakim są one objęte konkretnym ograniczeniem w pełnieniu funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym. Jak podniósł W. Fries, cofnięcie i zawieszenie licencji zostało uregulowane osobno, w FCL.070 tego rozporządzenia. Warto również zauważyć, że jak podkreśla rząd włoski, MED.B.010 załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/2011 zawiera normę szczególną dotyczącą wymogów medycznych wydania orzeczenia lekarskiego 1. klasy, zgodnie z treścią którego „poszerzona ocena układu sercowo-naczyniowego jest wykonywana przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia przeprowadzonym po osiągnięciu wieku 65 lat, a następnie co 4 lata”.

90. Jest zatem jasne, że FCL.065 lit. b) nie powinien wywoływać następstw ani skutków szerszych aniżeli pojedyncze wyłączenie, które przepis ten normuje wprost.

91. Ponadto szersza wykładnia systemowa w świetle przepisów rozporządzenia Komisji nr 965/2012 również przemawia za wcześniejszymi wnioskami.

39 — Sąd odsyłający pyta w szczególności o „Leerflüge” (dosłownie: „puste przeloty”). W swoich stanowiskach strony w postępowaniu głównym nawiązują do „Leer- und Überführungsflügen”, co odpowiada przebazowaniu. Przebazowanie można rozumieć jako „przelot w celu powrotu statku powietrznego do bazy, przemieszczenie statku z jednego miejsca w drugie lub przemieszczenie statku z/do bazy technicznej”. D. Crane, *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5th ed., Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington 2015, s. 210.

40 — Samolot (w całości lub zdemontowany) bądź jego części składowe mogą oczywiście również być przewożone jako zwykły ładunek na pokładzie innego samolotu.

41 — Zobacz analogicznie: wyrok z dnia 28 lipca 2016 r., Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, pkt 36); moja opinia w tej sprawie (C-80/15, EU:C:2016:104, pkt 42).

92. Argumentacja Lufthansy CityLine wydaje się opierać na założeniu, że *wszelka* działalność pilotów w ramach komercyjnej linii lotniczej wchodzi w zakres „zarobkowego transportu lotniczego”. Jednak argument ten można łatwo obalić, jak słusznie zauważa rząd włoski, poprzez odniesienie do rozporządzenia nr 965/2012, również przyjętego na podstawie rozporządzenia nr 216/2008.

93. Artykuł 2 ust. 1 rozporządzenia nr 965/2012 definiuje pojęcie „zarobkowego transportu lotniczego” w istocie w ten sam sposób, jak czyni to FCL.010. Zgodnie z ORO.AOC.125 załącznika III do rozporządzenia nr 965/2012⁴² posiadacz certyfikatu przewoźnika lotniczego może prowadzić operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego pod pewnymi warunkami określonymi w tym przepisie.

94. Ten drugi przepis jest istotny. Potwierdza on bowiem, że operator normalnie uczestniczący w zarobkowym transporcie lotniczym może wykonywać inne operacje, do których nie stosuje się sporne ograniczenie wiekowe.

3. Wykładnia celowościowa

95. Jak podnosi Lufthansa CityLine, celem spornej normy jest osiągnięcie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa w sektorze transportu lotniczego. Cel ten jest realizowany rozporządzeniami nr 1178/2011 i nr 216/2008, zgodnie z zasadą proporcjonalności.

96. Jednakże ściśle zgodne z zasadą proporcjonalności jest poddanie ograniczeniu wiekowemu jedynie operacji zarobkowego transportu lotniczego, które stwarzają większe ryzyko i mogą mieć bardziej szkodliwe następstwa. Nie decydując się na generalne zastosowanie ograniczenia wiekowego do innych działalności poza pilotowaniem statków powietrznych uczestniczących w zarobkowym transporcie lotniczym, prawodawca Unii nie uchybił celowi zapewnienia bezpieczeństwa. W odniesieniu do innych rodzajów działalności niedotkniętych tak wysokim ryzykiem, jak zarobkowy transport lotniczy, za wystarczający środek ochronny uznano normy zobowiązujące do odnawiania orzeczenia lekarskiego co sześć miesięcy po ukończeniu 60 roku życia⁴³.

97. W tym względzie, jak podnosi W. Fries i jak wzmiankuje w treści pytania trzeciego sąd odsyłający, pilot powyżej 65 roku życia pełniący funkcję instruktora lub egzaminatora nie eksploatuje czynnie statku powietrznego. Przebywa on jedynie w kabinie załogi jako członek załogi niewykonyjący czynności lotniczych. W rezultacie nie kontroluje on lotu statku powietrznego i jego czynności nie mają bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

98. Wreszcie, jak słusznie podnosi W. Fries, ograniczenie wiekowe wiąże się z ograniczeniem zarówno w odniesieniu do zasady niedyskryminacji, jak i do prawa do wykonywania swobodnie wybranego zawodu. Jako że stanowi ono wyjątek dotyczący pełnienia funkcji pilota, a zarazem ograniczenie prawa uznanego w art. 15 ust. 1 karty, nie należy go interpretować rozszerzająco. Dlatego też nie ma ważnego powodu, by rozszerzać ową normę, wbrew jej wykładni językowej i systemowej, poza działalność, do której odnosi się ona wprost.

42 — ORO.AOC.125: „Operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wymienionych przez posiadacza AOC w jego specyfikacjach operacyjnych a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do swojego AOC, pod warunkiem że operator: 1) umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji, w tym: (i) określenie stosownych wymagań; (ii) wyraźne określenie wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi w prowadzeniu operacji zarobkowych i operacji niezarobkowych; (iii) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami; 2) przedstawi właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia ustalone różnice między procedurami operacyjnymi, o których mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii). b) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszą częścią”.

43 — MED.A.045 lit. a) pkt 2 ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/2011 skracza ważność orzeczeń lekarskich 1. klasy do sześciu miesięcy w przypadku posiadaczy licencji, którzy osiągnęli wiek 60 lat. Zgodnie z MED.A.030 lit. f) tego samego załącznika „[p]osiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji pilota zawodowego (CPL), licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) lub licencji pilota liniowego (ATPL) posiadają orzeczenie lekarskie 1. klasy”.

4. *Wniosek częściowy*

99. Podsumowując, odpowiedź na pytanie trzecie powinna brzmieć: pojęcie „zarobkowego transportu lotniczego” zawarte w FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 należy interpretować – zgodnie z definicją zawartą w FCL.010 tego samego załącznika – jako nieobejmujące swym zakresem ani tzw. przebazowania wykonywanego przez przewoźnika lotniczego bez przewozu pasażerów, ładunku lub poczty, ani szkoleń i przeprowadzania egzaminów, podczas których ponad 65-letni pilot przebywa w kabinie załogi jako członek załogi niewykonyjący czynności lotniczych.

V. **Wnioski**

100. W świetle powyższych rozważań, proponuję Trybunałowi, by na pytania prejudycjalne przedstawione przez Bundesarbeitsgericht (federalny sąd pracy, Niemcy) odpowiedział następująco:

- Analiza pierwszego i drugiego z pytań sądu odsyłającego nie wskazuje na istnienie powodów mogących wpływać na ważność FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, w świetle art. 15 ust. 1 i art. 21 ust. 1 karty.
- Pojęcie „zarobkowego transportu lotniczego” zawarte w FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 należy interpretować – zgodnie z definicją zawartą w FCL.010 tego samego załącznika – jako nieobejmujące swym zakresem ani tzw. przebazowania wykonywanego przez przewoźnika lotniczego bez przewozu pasażerów, ładunku lub poczty, ani szkoleń i przeprowadzania egzaminów, podczas których ponad 65-letni pilot przebywa w kabinie załogi jako członek załogi niewykonyjący czynności lotniczych.