



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 7 listopada 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 – Załącznik I pkt FCL.065 – Zakres stosowania *ratione temporis* – Dyrektywa 2000/78/WE – Równość traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy – Dyskryminacja ze względu na wiek – Artykuł 2 ust. 5 – Artykuł 4 ust. 1 – Uregulowanie krajowe przewidujące automatyczne ustanie stosunku pracy w wieku 60 lat – Piloci statków powietrznych – Ochrona bezpieczeństwa narodowego

W sprawie C-396/18

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Corte suprema di cassazione (sąd kasacyjny, Włochy) postanowieniem z dnia 24 kwietnia 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 czerwca 2018 r., w postępowaniu:

Gennaro Cafaro

przeciwko

DQ,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: J.C. Bonichot, prezes izby, R. Silva de Lapuerta (sprawozdawca), wiceprezes Trybunału, M. Safjan, L. Bay Larsen i C. Toader, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: R. Schiano, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 11 kwietnia 2019 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu G. Cafara przez S. Assennato i G. Sacconi, avvocati,
- w imieniu DQ przez G. Guanciolego i P. Busca, avvocati,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez G. De Socio, avvocato dello Stato,
- w imieniu rządu polskiego przez B. Majczynę, działającego w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: włoski.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez V. Di Bucciego, D. Martina, W. Möllsa i C. Valero, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 26 czerwca 2019 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pkt FCL.065 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 (Dz.U. 2011, L 311, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz.U. 2012, L 100, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1178/2011”), a także dyrektywy Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiającej ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy (Dz.U. 2000, L 303, s. 16).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu między Gennarem Cafarem a jego dawnym pracodawcą, DQ, dotyczącego automatycznego ustania jego stosunku pracy ze względu na to, że osiągnął on wiek 60 lat.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 1178/2011

- 3 Artykuł 1 rozporządzenia nr 1178/2011 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady w odniesieniu do:

- 1) 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;

[...]”.

- 4 Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) »licencja zgodna z częścią FCL« oznacza licencję członka załogi lotniczej zgodną z wymaganiami załącznika I;

[...]”.

5 Artykuł 12 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Wejście w życie i stosowanie”, stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2012 r.

1b. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2013 r. przepisów załączników I–IV.

[...]

7. W przypadku gdy państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 1b–6, powiadamia o tym [Komisję Europejską] i [Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego]. Wspomniane powiadomienie zawiera uzasadnienie dla tego rodzaju odstępstwa, jak również program wdrożenia obejmujący planowane działania i odpowiednie ramy czasowe.

[...]”.

6 Punkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, zatytułowany „Ograniczenie uprawnień posiadaczy licencji w wieku 60 lat i starszych w zarobkowym transporcie lotniczym”, 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”.

Dyrektywa 2000/78

7 Motyw 23 dyrektywy 2000/78 stanowi:

„W bardzo niewielu okolicznościach różnice w traktowaniu mogą być uzasadnione w przypadku, gdy charakterystyka związana z religią lub przekonaniami, niepełnosprawnością, wiekiem bądź orientacją seksualną jest istotnym i determinującym wymogiem zawodowym, pod warunkiem że cel jest zgodny z prawem, a wymóg zachowuje proporcje. O takich okolicznościach należy powiadamiać w informacjach dostarczanych przez państwa członkowskie Komisji”.

8 Zgodnie z art. 1 tej dyrektywy jej celem jest wyznaczenie ogólnych ram dla walki z dyskryminacją ze względu na religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną w odniesieniu do zatrudnienia i pracy, w celu realizacji w państwach członkowskich zasady równego traktowania.

9 Artykuł 2 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Pojęcie dyskryminacji”, stanowi:

„1. Do celów niniejszej dyrektywy »zasada równego traktowania« oznacza brak jakichkolwiek form bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji z przyczyn określonych w art. 1.

2. Do celów ust. 1:

- a) dyskryminacja bezpośrednia występuje w przypadku, gdy osobę traktuje się mniej przychylnie niż traktuje się, traktowano lub traktowano by inną osobę w porównywalnej sytuacji z jakiegokolwiek przyczyny wymienionej w art. 1;

[...]

5. Niniejsza dyrektywa nie narusza środków przewidzianych przepisami krajowymi, które w społeczeństwie demokratycznym są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, utrzymania porządku i zapobiegania działaniom podlegającym sankcjom karnym, ochrony zdrowia i ochrony praw i wolności innych osób”.

10 Artykuł 4 ust. 1 tej dyrektywy stanowi:

„Niezależnie od przepisów art. 2 ust. 1 i 2 państwa członkowskie mogą uznać, że odmienne traktowanie ze względu cechy związane z jedną z przyczyn wymienionych w art. 1 nie stanowi dyskryminacji, 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 jest zgodny z prawem, a wymóg jest proporcjonalny”.

Prawo włoskie

- 11 Z postanowienia odsyłającego wynika, że DQ jest spółką transportu lotniczego utworzoną zgodnie z art. 25 Legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (ustawy nr 124 o systemie informacji służącym bezpieczeństwu republiki i nowym uregulowaniu klasyfikacji informacji niejawnych) z dnia 3 sierpnia 2007 r. (GURI nr 187 z dnia 13 sierpnia 2007 r., s. 4), wykonującą niejawne czynności na rzecz służb specjalnych państwa włoskiego w celu ochrony bezpieczeństwa narodowego.
- 12 Artykuł 744 akapit czwarty codice della navigazione (kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej) zrównuje z państwowymi statkami powietrznymi statki powietrzne używane przez podmioty publiczne lub prywatne wykonujące działalność w zakresie ochrony bezpieczeństwa narodowego.
- 13 Zgodnie z art. 748 akapit pierwszy kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej jego przepisy nie mają zastosowania do państwowych statków powietrznych.
- 14 Zgodnie z art. 748 akapit trzeci kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej operacje lotnicze wykonywane przez statki powietrzne zrównane ze statkami państwowymi zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa określony zgodnie z przepisami szczególnymi przyjętymi przez właściwe organy administracji państwowej.
- 15 Zgodnie ze wskazaniem sądu odsyłającego decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (dekret prezesa rady ministrów w sprawie ograniczeń przy zatrudnianiu załóg [DQ]) z dnia 9 września 2008 r. (zwany dalej „DPRM”) został przyjęty na podstawie art. 748 akapit trzeci kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej.
- 16 Zgodnie z DPRM:

„Biorąc pod uwagę cele, o których mowa w poprzednich artykułach, ustala się, że piloci [DQ] mogą wykonywać swoją działalność zawodową jedynie do chwili ukończenia 60 lat”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 17 Gennaro Cafaro był zatrudniony w DQ jako pilot statku powietrznego od dnia 26 września 1988 r. do dnia 19 września 2012 r.
- 18 Pismem z dnia 19 stycznia 2012 r. DQ powiadomiło G. Cafaro, że jego umowa o pracę ustanie automatycznie w dniu 19 września 2012 r. ze względu na to, że osiągnie on w tym dniu wiek 60 lat.
- 19 Gennaro Cafaro złożył przed Tribunale di Roma (sądem w Rzymie, Włochy) powództwo o stwierdzenie niezgodności z prawem rozwiązania jego stosunku pracy, które zostało oddalone przez ten sąd.
- 20 Gennaro Cafaro wniósł apelację od wyroku Tribunale di Roma (sądu w Rzymie) przed Corte d'appello di Roma (sąd apelacyjny w Rzymie, Włochy), który w wyroku z dnia 19 lutego 2016 r. oddalił tę apelację. Corte d'appello di Roma (sąd apelacyjny w Rzymie) orzekł w istocie, że G. Cafaro nie został zwolniony – mając na względzie, że jego stosunek pracy ustał automatycznie w chwili osiągnięcia przez niego wieku 60 lat, zgodnie z przepisami DPRM.
- 21 Gennaro Cafaro wniósł skargę kasacyjną od tego wyroku przed sąd odsyłający.
- 22 Sąd ten zauważa, że zgodnie z prawem krajowym używane przez DQ statki powietrzne należy zrównać z państwowymi statkami powietrznymi i że na mocy tej kwalifikacji stosunek pracy pilotów zatrudnionych przez DQ regulują przepisy szczególne DPRM, które przewidują w szczególności automatyczne ustanie ich stosunku pracy z chwilą osiągnięcia wieku 60 lat.
- 23 Sąd odsyłający wskazuje natomiast, że pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 umożliwia, pod określonymi warunkami, posiadaczom licencji pilota dalsze zatrudnienie na stanowisku pilota statku powietrznego w ramach zarobkowego transportu lotniczego między 60. a 64. rokiem życia. Sąd odsyłający podkreśla bowiem, że przepis ten zakazuje posiadaczom licencji pilota wykonywania ich funkcji w ramach zarobkowego transportu lotniczego dopiero w wieku 65 lat.
- 24 W tym kontekście wspomniany sąd powziął wątpliwości dotyczące kwestii, czy pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 ma zastosowanie do sytuacji pilota statku powietrznego zatrudnionego przez spółkę wykonującą czynności związane z ochroną bezpieczeństwa narodowego taką jak DQ i, na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej, czy przepis ten należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie przepisowi krajowemu przewidującemu automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów statków powietrznych zatrudnionych przez DQ w chwili ukończenia wieku 60 lat.
- 25 Posiłkowo sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy taki przepis krajowy jest zgodny z ustanowioną w dyrektywie 2000/78 zasadą niedyskryminacji ze względu na wiek.
- 26 W tych okolicznościach Corte suprema di cassazione (sąd kasacyjny, Włochy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
 - „1) Czy uregulowanie krajowe zawarte w [DPRM], które w wykonaniu art. 748 akapit trzeci [kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej] ustanawia ograniczenia w zatrudnianiu członków załogi [DQ], a w szczególności przewiduje automatyczne ustanie stosunku pracy z chwilą osiągnięcia przez pracownika 60. roku życia, jest niezgodne z rozporządzeniem nr 1178/2011 w zakresie, w jakim w rozporządzeniu tym ustanowiono ograniczenie do 65. roku życia dotyczące zatrudniania pilotów w ramach zarobkowego transportu lotniczego, oraz czy rozporządzenie to ma zastosowanie w niniejszej sprawie – na wypadek uznania, że szczególne uregulowanie krajowe nie ma zastosowania?

- 2) Posiłkowo, na wypadek stwierdzenia, że rozporządzenie [nr 1178/2011] nie ma w niniejszej sprawie zastosowania *ratione materiae*, czy to uregulowanie krajowe jest niezgodne z zasadą niedyskryminacji ze względu na wiek, o której mowa w dyrektywie 2000/78 i w [art. 21 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej], czemu dyrektywa [ta] daje konkretny wyraz?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 27 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat.
- 28 Na wstępie należy wskazać, że DQ, rząd włoski i Komisja podnoszą, że pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 nie ma zastosowania, *ratione temporis*, do sporu w postępowaniu głównym.
- 29 W tym względzie z art. 12 ust. 1b rozporządzenia nr 1178/2011 wynika, że państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2013 r. w szczególności przepisów załącznika I.
- 30 W niniejszym wypadku z przedstawionych Trybunałowi akt sprawy wynika, że Republika Włoska skorzystała z tej możliwości. A zatem pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 ma zastosowanie na terytorium tego państwa członkowskiego dopiero od dnia 8 kwietnia 2013 r.
- 31 Z postanowienia odsyłającego wynika, że wygaśnięcie umowy o pracę G. Cafara nastąpiło w dniu 19 września 2012 r. A zatem okoliczności faktyczne rozpatrywane w sporze w postępowaniu głównym zaistniały przed datą stosowania pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 we Włoszech, w związku z czym przepis ten nie ma zastosowania, *ratione temporis*, do wspomnianego sporu.
- 32 W tych okolicznościach nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na przedstawione przez sąd odsyłający pytanie pierwsze.

W przedmiocie pytania drugiego

- 33 W pytaniu drugim sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy dyrektywę 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat.
- 34 Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 2000/78 „zasadę równego traktowania” zdefiniowano jako brak jakichkolwiek form bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji z jednej z przyczyn określonych w art. 1, w tym w szczególności ze względu na wiek. W art. 2 ust. 2 lit. a) wspomnianej dyrektywy uściślono, że dla celów stosowania art. 2 ust. 1 dyskryminacja bezpośrednia występuje w przypadku, gdy osobę traktuje się mniej przychylnie niż inną osobę w porównywalnej sytuacji z jakiegokolwiek przyczyny wymienionej w art. 1 tej dyrektywy.

- 35 Przewidując automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez DQ w wieku 60 lat, DPRM skutkuje traktowaniem niektórych osób w sposób mniej korzystny niż innych osób wykonujących taką samą działalność na rzecz tego samego pracodawcy – jedynie ze względu na to, że osiągnęły one wiek 60 lat.
- 36 Z powyższego wynika, że rozpatrywane w postępowaniu głównym uregulowanie krajowe ustanawia odmienne traktowanie ze względu na wiek w rozumieniu art. 1 w związku z art. 2 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/78.
- 37 Należy zatem zbadać, przy uwzględnieniu celów zamierzonych w uregulowaniu krajowym rozpatrywanym w postępowaniu głównym, czy dyrektywę 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie takiemu odmiennemu traktowaniu.
- 38 W tym względzie z postanowienia odsyłającego wynika, że uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa lotów państwowych wykonywanych przez DQ, w interesie bezpieczeństwa narodowego. A zatem wspomniane uregulowanie ma na celu zapewnienie, po pierwsze, bezpieczeństwa lotniczego i, po drugie, ochrony bezpieczeństwa narodowego.
- 39 W konsekwencji, aby udzielić odpowiedzi na pytanie drugie, należy dokonać wykładni art. 2 ust. 5 i art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78.

W przedmiocie wykładni art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78

- 40 Zgodnie z art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 nie narusza ona środków przewidzianych przepisami krajowymi, które w społeczeństwie demokratycznym są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, utrzymania porządku i zapobiegania działaniom podlegającym sankcjom karnym, ochrony zdrowia i ochrony praw i wolności innych osób.
- 41 Przyjmując ten przepis, prawodawca Unii Europejskiej zamierzał zapobiegać, w dziedzinie zatrudnienia i pracy, konfliktom między z jednej strony zasadą równego traktowania a z drugiej strony potrzebą zapewnienia porządku, bezpieczeństwa i zdrowia publicznego, zapobiegania działaniom podlegającym sankcjom karnym oraz ochrony praw i wolności indywidualnych niezbędnych dla funkcjonowania demokratycznego społeczeństwa, a także rozstrzygać takie konflikty. Prawodawca ten uznał, że w niektórych przypadkach wymienionych w art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 zasady w niej ustanowione nie mają zastosowania do środków powodujących odmienne traktowanie z jednej z przyczyn wymienionych w art. 1 tej dyrektywy, pod warunkiem jednak że środki te są niezbędne dla osiągnięcia wymienionych celów (wyrok z dnia 22 stycznia 2019 r., Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 42 Ponadto wspomniany art. 2 ust. 5, jako że wprowadza odstępstwo od zakazu dyskryminacji, należy interpretować ściśle. Sformułowania użyte w tym przepisie również prowadzą do takiego wniosku (wyrok z dnia 22 stycznia 2019 r., Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, pkt 55 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 43 W niniejszym wypadku w pierwszej kolejności należy stwierdzić, że uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym stanowi środek przewidziany przepisami krajowymi w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.

- 44 Z orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, że pojęcie „środków przewidzianych przepisami krajowymi” w rozumieniu tego przepisu nie ogranicza się jedynie do środków wynikających z aktu przyjętego w ramach procedury ustawodawczej, lecz obejmuje także środki ustanowione na podstawie wystarczająco precyzyjnego przepisu upoważniającego (zob. podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 59, 61).
- 45 W tym względzie z postanowienia odsyłającego wynika, że odmienne traktowanie zostało ustanowione na mocy DPRM, którego przepisy stanowią odstępstwo od kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej oraz od ogólnych uregulowań dotyczących stosunku pracy. Zostały one przyjęte na podstawie art. 748 akapit trzeci kodeksu żeglugi wodnej i powietrznej, upoważniającego właściwe organy krajowe do przyjęcia reguł zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa. W tych okolicznościach odmienne traktowanie ustanowione na mocy DPRM należy uznać za wynikające właśnie ze środka przewidzianego przepisami krajowymi w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 46 W drugiej kolejności uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym realizuje cele związane z bezpieczeństwem publicznym w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 47 W tym względzie Trybunał orzekł, po pierwsze, że bezpieczeństwo lotnicze wskazano wśród celów wymienionych w art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78. Wydaje się bowiem, że środki mające na celu uniknięcie wypadków lotniczych poprzez kontrolę sprawności i zdolności fizycznych pilotów, tak aby ludzkie niedostatki nie stały się przyczyną wypadków, są niezaprzeczalnie środkami służącymi bezpieczeństwu publicznemu w rozumieniu tego przepisu (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 58).
- 48 Po drugie, co się tyczy celu związanego z ochroną bezpieczeństwa narodowego, środki mające na celu zapewnienie realizacji i prawidłowego przebiegu operacji w interesie bezpieczeństwa narodowego stanowią także środki mogące zapewnić bezpieczeństwo publiczne w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 49 Wreszcie w trzeciej kolejności należy zbadać, czy uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 50 W tym względzie należy przypomnieć, że w pkt 64 wyroku z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573), Trybunał orzekł, że środek krajowy ustalający na 60 lat granicę wieku, poczynając od której piloci nie mogą dłużej wykonywać działalności zawodowej, podczas gdy uregulowanie krajowe i międzynarodowe określają ten wiek na 65 lat, nie jest środkiem niezbędnym dla bezpieczeństwa publicznego i dla ochrony zdrowia w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 51 Zgodnie z uregulowaniami, krajowym i międzynarodowym, regulującymi działalność w dziedzinie zarobkowego lotniczego transportu pasażerskiego, kurierskiego lub frachtowego, mającymi zastosowanie w sprawie, w której wydano ów wyrok, niezbędne było nie zakazanie wykonywania przez pilotów liniowych ich działalności po ukończeniu wieku 60 lat, lecz jedynie ograniczenie tego wykonywania. A zatem wskazany w środku rozpatrywanym o owej sprawie zakaz przeprowadzania lotów po ukończeniu tego wieku nie był niezbędny do realizacji zamierzonego celu.
- 52 W dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego, który także rozpatrywano w sprawie leżącej u podstaw wspomnianego wyroku, prawodawca Unii zamierzał, jak wynika z pkt FCL.065 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, zakazać wykonywania zawodu pilota liniowego posiadaczom licencji, którzy ukończyli 65 lat.
- 53 Jednakże w niniejszym wypadku, po pierwsze, z przedstawionych Trybunałowi akt sprawy wynika, że loty przeprowadzane przez DQ polegają na wykonywaniu operacji związanych z ochroną bezpieczeństwa narodowego, skutkujących zasadniczo znacznie większym ryzykiem niż loty związane

z zarobkowym transportem lotniczym. W odróżnieniu od pilotów liniowych piloci DQ muszą bowiem zazwyczaj działać w warunkach trudnych, a nawet nadzwyczajnych, w związku z czym realizacja tych operacji wymaga spełnienia szczególnie wysokich wymogów fizycznych.

- 54 Po drugie, w aktualnie obowiązującym prawie Unii i prawie międzynarodowym nie przewidziano żadnego szczególnego uregulowania określającego ograniczenie wieku, od którego piloci statków powietrznych używanych w ramach operacji związanych z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego nie mogą już wykonywać działalności zawodowej.
- 55 W konsekwencji nie istnieje podstawa do stwierdzenia w sposób ogólny, że ograniczenie wieku dotyczące realizacji lotów takich jak loty przeprowadzane przez DQ powinno, co do zasady, odpowiadać wiekowi 65 lat przyjętemu w dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego.
- 56 W tych okolicznościach sąd odsyłający powinien ustalić w świetle wszystkich okoliczności sprawy rozpatrywanej w postępowaniu głównym, czy – przy uwzględnieniu szczególnego charakteru czynności wykonywanych przez DQ i wymogów fizycznych nakładanych na pilotów zatrudnionych przez tę spółkę – uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.
- 57 W świetle wszystkich powyższych rozważań art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

W przedmiocie wykładni art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78

- 58 Zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 „państwa członkowskie mogą uznać, że odmienne traktowanie ze względu cechy związane z jedną z przyczyn wymienionych w art. 1 [tej dyrektywy] nie stanowi dyskryminacji, 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 jest zgodny z prawem, a wymóg jest proporcjonalny”.
- 59 Z brzmienia tego przepisu wynika, że – by nie stanowił dyskryminacji – odmienne traktowanie powinno opierać się na cesze związanej z jedną z przyczyn wymienionych w art. 1 dyrektywy 2000/78, a cecha ta powinna być „istotna i determinująca”. Trybunał orzekł, że to nie przyczyna, z której wynika odmienne traktowanie, ale cecha związana z tą przyczyną powinna stanowić istotny i determinujący wymóg zawodowy (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 66).
- 60 W tym względzie Trybunał orzekł już, że jest rzeczą fundamentalną, by piloci liniowi posiadali zwłaszcza szczególne zdolności fizyczne, ponieważ w tym zawodzie niedostatki fizyczne mogą mieć poważne konsekwencje. Jest również bezsporne, że zdolności te pogorszą się wraz z wiekiem. Wynika stąd, że fakt posiadania szczególnych zdolności fizycznych można uważać za „istotny i determinujący wymóg zawodowy” w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 dla celów wykonywania zawodu pilota liniowego i że posiadanie takich zdolności jest związane z wiekiem (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 67).

- 61 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 94 opinii, taki sposób wykładni dotyczy także pilotów statków powietrznych wykonujących zadania związane z ochroną bezpieczeństwa narodowego, takich jak piloci zatrudnieni przez DQ. Jak wskazano w pkt 53 niniejszego wyroku, piloci DQ muszą bowiem zazwyczaj działać w warunkach trudnych, a nawet nadzwyczajnych, w związku z czym realizacja tych operacji wymaga spełnienia szczególnie wysokich wymogów fizycznych.
- 62 Z powyższego wynika, że fakt posiadania szczególnych zdolności fizycznych można uważać za „istotny i determinujący wymóg zawodowy” w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 dla celów wykonywania zawodu pilota statku powietrznego realizującego operacje związane z ochroną bezpieczeństwa narodowego.
- 63 Co się tyczy celów zamierzonych w uregulowaniu krajowym rozpatrywanym w postępowaniu głównym, w pkt 38 niniejszego wyroku stwierdzono, że uregulowanie to ma na celu zapewnienie, po pierwsze, bezpieczeństwa lotniczego i, po drugie, ochrony bezpieczeństwa narodowego.
- 64 Trybunał orzekł już, że cel związany z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego jest celem zgodnym z prawem w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 69). Cel związany z zapewnieniem ochrony bezpieczeństwa narodowego należy także uznać za cel zgodny z prawem w rozumieniu tego przepisu.
- 65 Należy jednak zbadać, czy przewidując automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez DQ w wieku 60 lat, w uregulowaniu krajowym rozpatrywanym w postępowaniu głównym nałożono wymóg proporcjonalny.
- 66 W tym względzie należy przypomnieć, że w motywie 23 dyrektywy 2000/78 uściślono, że jedynie „w bardzo niewielu okolicznościach” odmienne traktowanie może być uzasadnione w przypadku, gdy charakterystyka związana z wiekiem jest istotnym i determinującym wymogiem zawodowym (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 71).
- 67 Ponadto w zakresie, w jakim umożliwia on odstępstwo od zasady niedyskryminacji, art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 podlega ścisłej wykładni (wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 72).
- 68 W pkt 75 wyroku z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in. (C-447/09, EU:C:2011:573), Trybunał orzekł, że ustalając na poziomie 60 lat granicę wieku, poczynając od którego piloci liniowi zostają uznani za nieposiadających już zdolności fizycznych potrzebnych do wykonywania działalności zawodowej, podczas gdy uregulowania krajowe i międzynarodowe zezwalają na wykonywanie tej działalności, pod pewnymi warunkami, do wieku 65 lat, partnerzy społeczni nałożyli na tych pilotów nieproporcjonalny wymóg – niezgodny z art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78.
- 69 Jednakże, ze względów wskazanych w pkt 53–55 niniejszego wyroku, takie rozstrzygnięcie, mające zastosowanie do zarobkowego transportu lotniczego, nie podlega transpozycji w niniejszej sprawie.
- 70 W tym kontekście to do sądu odsyłającego należy zbadanie, w świetle wszystkich okoliczności sprawy rozpatrywanej w postępowaniu głównym, czy przy uwzględnieniu szczególnego charakteru czynności wykonywanych przez DQ i wymogów fizycznych nakładanych na pilotów zatrudnionych przez tę spółkę uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym można uznać za proporcjonalne w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78.
- 71 W konsekwencji art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą

statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest proporcjonalne w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

72 W świetle wszystkich powyższych rozważań na pytanie drugie należy udzielić następującej odpowiedzi:

- art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający;
- art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest proporcjonalne w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

W przedmiocie kosztów

73 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 2 ust. 5 dyrektywy Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiającej ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

Artykuł 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest proporcjonalne w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

Podpisy