

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 13. septembra 2011\*

V zadevi C-447/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Bundesarbeitsgericht (Nemčija) z odločbo z dne 17. junija 2009, ki je prispela na Sodišče 18. novembra 2009, v postopku

**Reinhard Prigge,**

**Michael Fromm,**

**Volker Lambach**

proti

**Deutsche Lufthansa AG,**

\* Jezik postopka: nemščina.

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, K. Schiemann, D. Šváby, predsedniki senatov, R. Silva de Lapuerta, sodnica, E. Juhász, sodnik, P. Lindh (poročevalka), M. Berger, A. Prechal, sodnice, in E. Jarašiūnas, sodnik,

generalni pravobranilec: P. Cruz Villalón,  
sodni tajnik: K. Malacek, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 8. marca 2011,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za R. Priggeja, M. Fromma in V. Lambacha E. Helmig in J. Rodríguez Nieto, odvetnika,
- za Deutsche Lufthansa AG K. Streichardt in C. Kremser-Wolf, odvetnici,
- za nemško vlado J. Möller in C. Blaschke, zastopnika,

- za Irsko D. O'Hagan, zastopnik, skupaj z D. Keanom, SC,
  
- za Evropsko komisijo J. Enegren in V. Kreuzsitz, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 19. maja 2011

izreka naslednjo

### **Sodbo**

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 2(5), 4(1) in 6(1) Direktive Sveta 2000/78/ES z dne 27. novembra 2000 o splošnih okvirih enakega obravnavanja pri zaposlovanju in delu (UL L 303, str. 16).
  
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med R. Priggejem, M. Frommom in V. Lambachom na eni strani ter njihovim delodajalcem, družbo Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Deutsche Lufthansa), na drugi strani glede prenehanja njihovih pogodb o zaposlitvi pri dopolnjeni starosti 60 let na podlagi klavzule iz kolektivne pogodbe.

## Pravni okvir

### *Ureditev Unije*

- 3 V skladu s členom 1 Direktive 2000/78 je namen te direktive opredeliti splošni okvir boja proti diskriminaciji zaradi vere ali prepričanja, [invalidnosti], starosti ali spolne usmerjenosti pri zaposlovanju in delu, zato da bi v državah članicah uresničevali načelo enakega obravnavanja.
  
- 4 V uvodnih izjavah 23, 25 in 36 te direktive je navedeno:

„(23) Pod zelo omejenimi pogoji je različno obravnavanje upravičeno, kadar neka značilnost, povezana z vero ali prepričanjem, [invalidnostjo], starostjo ali spolno usmerjenostjo, predstavlja bistveno in odločilno zahtevo za neki poklic, pod pogojem, da je cilj legitimen in zahteva sorazmerna. [...]

[...]

(25) Prepoved diskriminacije zaradi starosti je bistven del izpolnjevanja ciljev, opredeljenih v smernicah o zaposlovanju (iz leta 2000, ki jih je Evropski svet sprejel 10. in 11. decembra 1999 v Helsinkih), in spodbujanja raznovrstnosti delovne sile. Vendar je v nekaterih okoliščinah različno obravnavanje v zvezi s starostjo lahko upravičeno in so s tem v zvezi potrebni posebni predpisi, ki so glede na položaj v državah članicah lahko med seboj različni. Bistveno je torej

razlikovanje med upravičeno različnim obravnavanjem, zlasti tistim na podlagi legitimnih ciljev zaposlovalne politike, trga delovne sile in poklicnega usposabljanja, in diskriminacijo, ki mora biti prepovedana.

[...]

(36) Države članice lahko socialnim partnerjem na podlagi njihove skupne prošnje zaupajo izvajanje te direktive, kar zadeva določbe v zvezi s kolektivnimi pogodbami, pod pogojem, da sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da lahko v vsakem trenutku jamčijo za rezultate, ki jih zahteva ta direktiva.“

5 Člen 2 te direktive z naslovom „Koncept diskriminacije“ določa:

„1. V tej direktivi ‚načelo enakega obravnavanja‘ pomeni, da ne obstaja nikakršna neposredna ali posredna diskriminacija zaradi katerega od razlogov iz člena 1.

2. V smislu odstavka 1:

(a) se šteje, da gre za neposredno diskriminacijo, kadar je, je bila ali bi bila oseba obravnavana manj ugodno kakor neka druga v primerljivi situaciji zaradi katerega od razlogov iz člena 1;

[...]

5. Ta direktiva ne vpliva na ukrepe, izhajajoče iz nacionalne zakonodaje, ki so v demokratični družbi nujni zaradi javne varnosti, vzdrževanja javnega reda in preprečevanja kaznivih dejanj, za zaščito zdravja ter varstvo pravic in svoboščin drugih.“

6 Člen 3 te direktive z naslovom „Področje uporabe“ v odstavku 1(c) določa, da se ta direktiva uporablja za vse osebe, bodisi v javnem bodisi v zasebnem sektorju, vključno z javnimi telesi, kar zadeva zaposlitev in delovne pogoje, vključno z odpustitvijo in plačilom.

7 Člen 4 Direktive 2000/78 z naslovom „Poklicne zahteve“ v odstavku 1 določa:

„Ne glede na člen 2(1) in (2) lahko države članice predvidijo, da različno obravnavanje, ki temelji na neki značilnosti v zvezi s katerim od motivov iz člena 1, ne predstavlja diskriminacije, če zaradi narave določene poklicne dejavnosti ali zaradi konteksta, v katerem se izvaja, takšna značilnost predstavlja bistveno in odločilno zahtevo za neki poklic, pod pogojem, da je cilj legitim in zahteva sorazmerna.“

8 Člen 6 te direktive z naslovom „Upravičenost različnega obravnavanja zaradi starosti“ v odstavku 1 določa:

„Ne glede na člen 2(2) lahko države članice predvidijo, da različno obravnavanje zaradi starosti ne predstavlja diskriminacije, če ga v kontekstu nacionalnega prava objektivno in razumno utemeljujejo z legitimnim ciljem, vključno z legitimnimi cilji zaposlovalne politike, delovnega trga in poklicnega usposabljanja, in če so načini uresničevanja tega cilja primerni in nujni.“

Tako različno obravnavanje je lahko med drugim:

- (a) določitev posebnih pogojev glede dostopnosti zaposlitve in poklicnega usposabljanja, zaposlitve in dela, vključno s pogoji glede odpustitve in plačila, za mlade osebe, starejše delavce in osebe, ki so dolžne skrbeti za druge, zato da se spodbuja njihovo poklicno vključenost ali jim zagotavlja varstvo;
- (b) z določitvijo minimalnih pogojev glede starosti, delovnih izkušenj ali delovne dobe glede dostopa do zaposlitve ali kakšnih ugodnosti, povezanih z zaposlenostjo;
- (c) z določitvijo najvišje starosti za zaposlitev, ki temelji na zahtevah glede usposobljenosti za zadevno delovno mesto, ali na potrebi po primerni dobi zaposlenosti pred upokojitvijo.“

9 Člen 16 navedene direktive določa:

„Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da:

[...]

- (b) se ali se lahko razveljavijo ali spremenijo vse določbe, ki so nasprotju z načelom enakega obravnavanja, v individualnih ali kolektivnih pogodbah [...]

10 Člen 18 Direktive 2000/78 določa:

„Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 2. decembra 2003 ali pa zaupajo, kar zadeva določbe v zvezi s kolektivnimi pogodbami, izvajanje te direktive socialnim partnerjem na podlagi njihovega skupnega zaprosila. V takih primerih države članice zagotovijo, da socialni partnerji najpozneje do 2. decembra 2003 sporazumno uvedejo potrebne ukrepe, države članice pa morajo sprejeti vse ukrepe, ki so potrebni, da lahko v vsakem trenutku jamčijo za rezultate, ki jih nalaga ta direktiva. [...]

Da se upoštevajo posebne okoliščine, si države članice po 2. decembru 2003 po potrebi lahko vzamejo še dodatno obdobje treh let, torej v celoti 6 let, da izvedejo določbe te direktive v zvezi z diskriminacijo zaradi starosti ali [invalidnosti]. V tem primeru o tem takoj obvestijo Komisijo. Vsaka država članica, ki se odloči uporabiti dodatno obdobje, letno poroča Komisiji o ukrepih, ki jih sprejema za spoprijemanje z diskriminacijo zaradi starosti ali [invalidnosti], in o tem, kakšne uspehe dosega pri izvajanju določb te direktive. Komisija letno poroča Svetu.

[...]“

11 Zvezna republika Nemčija je izkoristila to možnost, tako da so morale biti določbe Direktive o diskriminaciji zaradi starosti in invalidnosti prenesene v pravni red te države članice najpozneje do 2. decembra 2006.



## *Ureditev pilotskega poklica*

### Mednarodna ureditev

- 12 Mednarodne predpise v zvezi s športnimi, poklicnimi in prometnimi piloti je sprejela mednarodna institucija, Joint Aviation Authorities, katere članica je tudi Zvezna republika Nemčija. Eden njenih predpisov, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (v nadaljevanju: JAR-FCL 1), je bil sprejet 15. aprila 2003.
- 13 Nemško zvezno ministrstvo za promet, gradnjo in stanovanja je JAR-FCL 1 objavilo v *Bundesanzeiger* št. 80a z dne 29. aprila 2003.
- 14 JAR-FCL 1 v točki 1.060 določajo:

„Omejitve za imetnike licenc, ki so stari 60 let ali več:

(a) Starost od 60 do 64 let:

Imetnik licence za pilota, ki doseže starost 60 let, ne sme delati kot pilot zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu, razen:

(1) kot član letalske posadke z več piloti in

(2) če je tak imetnik edini pilot v letalski posadki, ki je dosegel starost 60 let.

(b) Starost 65 let:

Imetnik licence za pilota, ki doseže starost 65 let, ne sme delati kot pilot zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu.“

Nacionalna ureditev

- 15 Pravilnik o dovoljenju za opravljanje prevoza v zračnem prometu (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), kakor je bil spremenjen z uredbo o spremembi določb letalskega prava glede zahtev za letalske posadke (Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen) z dne 10. februarja 2003 (BGBl. 2003 I, str. 182), v členu 20(2) določa:

„Pogoji za poklicno kvalifikacijo in preizkusi za pridobitev licence, njen obseg, vključno s kvalifikacijami, čas veljavnosti, njeno podaljšanje in obnova ter drugi pogoji za izvajanje pravic iz licence ali kvalifikacije so določeni v uredbi o zaposlenih v civilnem letalstvu [(Verordnung über Luftfahrtpersonal)] [...]“

- 16 Člen 4 prve izvedbene uredbe k uredbi o zaposlenih v civilnem letalstvu (Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal) z dne 15. aprila 2003 (*Bundesanzeiger* št. 82b z dne 3. maja 2003) določa:

„Po dopolnjenem 60. letu in do dopolnjenega 65. leta sme imetnik v Nemčiji izdane licence za poklicnega pilota ali prometnega pilota ali licence, pridobljene v skladu s členom 46(5) Verordnung über Luftfahrtpersonal, uveljavljati pravice iz svoje licence

tudi za zrakoplove s posadko, ki jo sestavlja najmanj en pilot pri komercialnem prevozu potnikov, pošte in/ali tovora, z omejitvijo na ozemlje Zvezne republike Nemčije.

Imetnik licence za pilota, ki doseže starost 65 let, ne sme delati kot pilot zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu potnikov, pošte in/ali tovora.“

Kolektivna pogodba št. 5a

- <sup>17</sup> Delovna razmerja strank v postopku v glavni stvari ureja splošna kolektivna pogodba št. 5a za letalsko osebje Deutsche Lufthansa v različici, ki velja od 14. januarja 2005 (v nadaljevanju: splošna kolektivna pogodba št. 5a).

- <sup>18</sup> Člen 19(1) splošne kolektivne pogodbe št. 5a določa:

„Delovno razmerje preneha – ne da bi bilo treba odpovedati pogodbo o zaposlitvi – z iztekom meseca, v katerem dopolnijo 60 let. [...]“

*Nacionalna ureditev na področju dela in enakega obravnavanja*

- 19 Zakon o delu s krajšim delovnim časom in o pogodbah o zaposlitvi za določen čas (Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge) z dne 21. decembra 2000 (BGBl. 2000 I, str. 1966, v nadaljevanju: TzBfG) v členu 14 določa:

„(1) Pogodba o zaposlitvi za določen čas se lahko sklene, če za to obstaja objektivni razlog [...]“

- 20 Direktiva 2000/78 je bila v nemški pravni red prenesena s splošnim zakonom o enakem obravnavanju (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz) z dne 14. avgusta 2006 (BGBl. 2006 I, str. 1897, v nadaljevanju: AGG).

- 21 Členi od 1 do 3, 7, 8 in 10 AGG določajo:

„Člen 1 – Namen zakona

Namen tega zakona je preprečiti ali odpraviti vsak slabši položaj na podlagi rase ali narodnosti, spola, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti.

## Člen 2 – Področje uporabe

- (1) Diskriminacija, ki izvira iz katerega od razlogov iz člena 1, je po tem zakonu prepovedana glede:

[...]

2. pogojev zaposlitve in dela, vključno s plačilom in pogoji odpovedi delovnega razmerja, zlasti tistimi iz kolektivnih pogodb in individualnih pogodb o zaposlitvi, in glede ukrepov, sprejetih med trajanjem delovnega razmerja in ob njegovem prenehanju ter pri napredovanjih.

[...]

## Člen 3 – Opredelitve

- (1) Za neposredno diskriminacijo gre, če se ena oseba iz razlogov iz člena 1 obravnava manj ugodno, kakor se obravnava, se je obravnavala ali bi se obravnavala druga oseba v primerljivem položaju [...]

[...]

## Člen 7 – Prepoved diskriminacije

- (1) Delavci ne smejo biti diskriminirani iz razlogov, naštetih v členu 1 [...]
  
- (2) Določbe v pogodbah, ki kršijo prepoved diskriminacije v smislu odstavka 1, so brez učinka.

[...]

## Člen 8 – Dopustnost različnega obravnavanja zaradi poklicnih zahtev

- (1) Različno obravnavanje zaradi enega od razlogov, navedenih v členu 1, je dopustno, če ta razlog zaradi načina dejavnosti, ki se izvaja, ali pogojev njenega izvajanja, predstavlja bistveno in odločilno poklicno zahtevo, če je namen legitimen, zahteva pa sorazmerna.

[...]

## Člen 10 – Dopustnost različnega obravnavanja zaradi starosti

(1) Ne glede na člen 8 je dovoljeno različno obravnavanje zaradi starosti, kadar je objektivno in razumno utemeljeno z legitimnim ciljem. Načini za uresničevanje tega cilja morajo biti primerni in nujni. To različno obravnavanje lahko med drugim vključuje

[...]“

### **Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje**

- <sup>22</sup> R. Prigge, M. Fromm in V. Lambach so bili dolgo časa zaposleni v družbi Deutsche Lufthansa kot piloti in nato kapitani.
- <sup>23</sup> Njihove pogodbe o zaposlitvi so na podlagi člena 19(1) splošne kolektivne pogodbe št. 5a prenehale leta 2006 oziroma 2007, ko so dopolnili starost 60 let.
- <sup>24</sup> Tožeče stranke v sporu o glavni stvari so – ker menijo, da so žrtve diskriminacije zaradi starosti, kar je v nasprotju z Direktivo 2000/78 in AGG – pri Arbeitsgericht Frankfurt am Main vložile tožbo, da bi to sodišče ugotovilo, da jim delovna razmerja z Deutsche Lufthansa niso prenehala ob izteku meseca, v katerem so dopolnili starost 60 let, in da bi naložilo nadaljevanje izpolnjevanja njihovih pogodb o zaposlitvi.

- 25 Arbeitsgericht Frankfurt am Main je njihovo tožbo zavrnilo, Landesarbeitsgericht Hessen pa je zavrnilo njihovo pritožbo. Tožeče stranke so nato pri Bundesarbeitsgericht vložile revizijo.
- 26 Zadnjenavedeno sodišče navaja, da je do začetka veljavnosti AGG določbe, kot je člen 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a, štel za veljavne. Ker člen 14(1) TzBfG dopušča omejitev trajanja pogodbe o zaposlitvi, če je to mogoče upravičiti na podlagi objektivnega razloga, je to sodišče menilo, da je lahko starostna omejitev, predvidena s kolektivno pogodbo, ravno tako utemeljena na podlagi objektivnega razloga v smislu navedenega člena 14(1).
- 27 Bundesarbeitsgericht meni, da lahko socialni partnerji na podlagi načela njihove avtonomije in svobode, ki jo uživajo pri izvajanju svojih normativnih pristojnosti, sprejmejo določbe, ki omejujejo trajanje pogodb o zaposlitvi z določitvijo starostne meje. Vendar pa si socialni partnerji delijo normativno pristojnost z državo in ta določa, da mora biti omejitev trajanja pogodb o zaposlitvi upravičena na podlagi objektivnega razloga. Socialni partnerji pa imajo pri določitvi tega objektivnega razloga diskrecijsko pravico. Iz teh načel izhaja, da določitev starostne meje 60 let za pilote družbe Deutsche Lufthansa spada v pristojnost socialnih partnerjev.
- 28 Razen v primerih, ko starostna omejitev temelji na možnosti delavca, da pridobi starostno pokojnino, predložitveno sodišče meni, da je omejitev pogodbe o zaposlitvi glede na starost delavca upravičena le, kadar dopolnitev določene starosti zaradi narave dejavnosti, ki jo ta delavec opravlja, predstavlja tveganje. Ta pogoj je izpolnjen pri pilotih. Starostna omejitev za pilote zagotavlja ne samo pravilno izvajanje dejavnosti, temveč tudi varovanje življenja in zdravja članov posadke, potnikov in prebivalcev območij preleta. Starost je objektivno povezana z zmanjšanjem fizičnih sposobnosti.



- 29 Dejstvo, da mednarodni in nacionalni predpisi ter druge kolektivne pogodbe opravljanja pilotskega poklica po 60. letu ne prepovedujejo popolnoma, temveč ga le omejujejo, podpira trditev, da opravljanje tega poklica po tej starosti pomeni določeno tveganje. Socialni partnerji so z določitvijo starostne meje 60 let še vedno ravnali v okviru svojih normativnih pristojnosti.
- 30 Bundesarbeitsgericht meni, da to, da druge kolektivne pogodbe, ki veljajo za pilote drugih družb iz skupine, v katero spada Deutsche Lufthansa, ne določajo starostne omejitve 60 let, ne krši načela enakosti. Te druge pogodbe so bile namreč sprejete v okviru pogajanj drugih socialnih partnerjev in za druge družbe.
- 31 Bundesarbeitsgericht se sprašuje, ali ne bi bil učinek razlage člena 14(1) TzBfG v skladu s pravom Unije po začetku veljavnosti Direktive 2000/78 in AGG ta, da bi starostna omejitev 60 let za pilote družbe Deutsche Lufthansa postala neveljavna.
- 32 Po mnenju tega sodišča vsebuje člen 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a različno obravnavanje, ki neposredno temelji na starosti. Meni, da je namen omejitve starosti pilotov na 60 let zagotavljati varnost v letalstvu. Sprašuje se torej, ali je to različno obravnavanje v nasprotju s to direktivo in/ali splošnimi načeli prava Unije ali ne.
- 33 Predložitveno sodišče se najprej sprašuje, ali starostna omejitev, določena v členu 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a, spada na področje uporabe navedene direktive. Če ta ukrep namreč temelji na cilju varnosti zračnega prometa, je nujen za zagotavljanje javne varnosti v smislu člena 2(5) te direktive. Vendar pa se Bundesarbeitsgericht sprašuje, ali lahko kolektivne pogodbe vsebujejo „ukrepe, izhajajoče iz nacionalne zakonodaje“ v smislu te določbe.

34 Drugič in ob predpostavki, da spada ukrep starostne omejitve na področje uporabe Direktive 2000/78, se navedeno sodišče sprašuje, ali bi lahko cilj varnosti zračnega prometa spadal med cilje iz člena 6(1) te direktive. Navaja, da se je pri razlagi te določbe Sodišče do danes izreklo le glede ukrepov, ki uresničujejo cilje socialne politike, ne da bi se izrecno izreklo glede ukrepov, ki uresničujejo druge cilje. Če bi cilj zagotavljanja varnosti zračnega prometa lahko šteli za enega od ciljev iz člena 6(1) navedene direktive, bi bilo treba ugotoviti, ali je omejitev starosti pilotov pri 60 letih primerna in nujna za uresničitev tega cilja.

35 Nazadnje, tretjič, Bundesarbeitsgericht se sprašuje, ali je omejitev starosti pilotov pri 60 letih mogoče upravičiti z uporabo člena 4(1) Direktive 2000/78. Zagotavljanje varnosti v letalstvu bi bil lahko legitimen cilj, ki bi upravičeval določitev poklicne zahteve, povezane s starostjo. To sodišče se v tem primeru sprašuje, ali lahko starostno omejitev določijo socialni partnerji v okviru kolektivne pogodbe ali pa to spada v normativno pristojnost države. V zvezi s tem predložitveno sodišče navaja, da nacionalna zakonodaja zgolj omejuje – in ne prepoveduje – opravljanje pilotskega poklica med 60. in 65. letom.

36 V teh okoliščinah je Bundesarbeitsgericht prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člene 2(5), 4(1) in/ali 6(1), prvi stavek, Direktive Sveta 2000/78 [...] in/ali splošno načelo prava Skupnosti o prepovedi diskriminacije zaradi starosti razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnim določbam, ki za pilote priznavajo starostno mejo šestdeset let, določeno v kolektivni pogodbi zaradi zagotavljanja varnosti v letalstvu?“

## Vprašanje za predhodno odločanje

### *Uvodne ugotovitve*

- 37 Za odgovor na postavljeno vprašanje je treba najprej raziskati, na eni strani, ali spada klavzula iz kolektivne pogodbe iz postopka v glavni stvari na področje uporabe Direktive 2000/78 in ali vsebuje različno obravnavanje, ki temelji na starosti, in, na drugi strani, ali je to direktivo treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da kolektivna pogodba, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, v svojih določbah vsebuje različno obravnavanje zaradi starosti.
- 38 V zvezi z uporabo Direktive 2000/78 je treba opozoriti, da je Sodišče priznalo obstoj načela prepovedi diskriminacije na podlagi starosti, ki ga je treba obravnavati kot splošno načelo prava Unije in ki je bilo na področju zaposlovanja in dela konkretizirano z Direktivo 2000/78 (glej v tem smislu sodbo z dne 19. januarja 2010 v zadevi Küçükdeveci, C-555/07, ZOdl., str. I-365, točka 21). Prepoved vsakršne diskriminacije, zlasti zaradi starosti, je vključena v člen 21 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: listina), ki ima od 1. decembra 2009 enako pravno veljavnost kot Pogodbi.
- 39 Iz naslova, uvodnih izjav, vsebine in cilja te direktive je razvidno, da naj bi se z njo vzpostavil splošen okvir, ki zagotavlja enako obravnavanje „pri zaposlovanju in delu“ vseh oseb, tako da jim omogoči učinkovito varstvo pred diskriminacijo, ki temelji na enem od razlogov iz člena 1 te direktive, med katerimi je tudi starost (glej sodbo z dne 12. oktobra 2010 v zadevi Ingeniørforeningen i Danmark, C-499/08, ZOdl., str. I-9343, točka 19).

- 40 Iz člena 3(1)(c) navedene direktive izhaja, da se uporablja za vse osebe, bodisi v javnem bodisi v zasebnem sektorju, vključno z javnimi telesi, kar zadeva zlasti zaposlitev in delovne pogoje, vključno z odpustitvijo in plačilom.
- 41 Člen 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a, s tem da določa, da delovno razmerje pilotov preneha – ne da bi bilo treba odpovedati pogodbo o zaposlitvi – z iztekom meseca, v katerem dopolnijo 60 let, vpliva na zaposlitvene pogoje teh delavcev v smislu člena 3(1)(c) Direktive 2000/78. Ta direktiva se zato uporablja za položaje, kot je ta, ki je predmet spora, v katerem razsoja predložitevno sodišče.
- 42 Glede vprašanja, ali pomeni ukrep iz postopka v glavni stvari diskriminacijo zaradi starosti v smislu člena 2(1) Direktive 2000/78, je treba spomniti, da v skladu s tem členom „načelo enakega obravnavanja“ pomeni, da ne obstaja nikakršna neposredna ali posredna diskriminacija zaradi katerega od razlogov iz člena 1“ te direktive. V členu 2(2)(a) je pojasnjeno, da se za potrebe uporabe odstavka 1 šteje, da gre za neposredno diskriminacijo, kadar je obravnavanje osebe manj ugodno kakor obravnavanje druge osebe v primerljivi situaciji iz katerega od razlogov iz člena 1 te direktive.
- 43 V tem primeru člen 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a določa, da delovno razmerje pilota družbe Deutsche Lufthansa, za katerega ta pogodba velja, *ipso iure* preneha, ko dopolni starost 60 let.
- 44 Tak pilot pa je v okoliščinah, podobnih tistim, v katerih je pilot, ki je mlajši od njega in opravlja enako dejavnost za isto letalsko družbo in/ali za katerega velja ista kolektivna pogodba. Prvi pilot, ki mu pogodba o zaposlitvi avtomatično preneha, ko dopolni starost 60 let, je zaradi svoje starosti obravnavan manj ugodno od drugega pilota.

- 45 Iz tega je torej razvidno, da ukrep iz postopka v glavni stvari vsebuje različno obravnavanje, ki neposredno temelji na merilu starosti v smislu povezanih določb člena 1 in člena 2(2)(a) Direktive 2000/78.
- 46 Opozoriti je treba, da to, da lahko nacionalna zakonodaja – v tem primeru je to glede na navedbe predložitvenega sodišča člen 14(1) TzBfG – na podlagi objektivnega razloga dopušča, da kolektivna pogodba določa avtomatično prenehanje pogodb o zaposlitvi pri določeni starosti, ne odvezuje zadevne kolektivne pogodbe obveznosti, da mora biti skladna s pravom Unije in, natančneje, z Direktivo 2000/78 (glej v tem smislu sodbo z dne 12. oktobra 2010 v zadevi Rosenblatt, C-45/09, ZOdl., str. I-9391, točka 53).
- 47 Pravico do kolektivnih pogajanj, navedeno v členu 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, je na področju uporabe prava Unije namreč treba izvajati v skladu s tem pravom (glej v tem smislu sodbi z dne 11. decembra 2007 v zadevi International Transport Workers' Federation in Finnish Seamen's Union, imenovana „Viking Line“, C-438/05, ZOdl., str. I-10779, točka 44, in z dne 18. decembra 2007 v zadevi Laval un Partneri, C-341/05, ZOdl., str. I-11767, točka 91).
- 48 Zato morajo socialni partnerji ob sprejemanju ukrepov, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2000/78, ki glede zaposlovanja in dela konkretizira načelo prepovedi diskriminacije zaradi starosti, spoštovati to direktivo (glej v tem smislu sodbo z dne 27. oktobra 1993 v zadevi Enderby, C-127/92, Recueil, str. I-5535, točka 22).
- 49 Tako iz člena 16(1)(b) Direktive 2000/78 jasno izhaja, da morajo kolektivne pogodbe, tako kot vsi zakoni in drugi predpisi, spoštovati načelo, ki ga uveljavlja ta direktiva.

- 50 Glede na to, da je predložitveno sodišče zaprosilo Sodišče za razlago členov 2(5), 4(1) in 6(1) Direktive 2000/78, je treba klavzulo kolektivne pogodbe iz postopka v glavni stvari presojati po vrsti glede na vsako od teh določb in glede na cilj ali cilje, ki jih ta ukrep uresničuje.
- 51 Iz pojasnil, ki jih je posredovalo predložitveno sodišče, je razvidno, da so socialni partnerji določili avtomatično prenehanje pogodb o zaposlitvi pilotov pri starosti 60 let s ciljem zagotoviti varnost zračnega prometa. Nemška vlada v svojih stališčih navaja, da je starostna omejitev, ki so jo določili socialni partnerji, potrebna za zaščito zdravja. Z izključitvijo pilotov, starejših od 60 let, iz zračnega prometa, se je mogoče izogniti tveganju za nastanek nesreč in hkrati zaščititi zdravje pilotov, potnikov in prebivalcev območij preleta. Direktivo 2000/78 je tako treba razlagati v smislu teh preudarkov.

#### *Razlaga člena 2(5) Direktive 2000/78*

- 52 Člen 2 Direktive 2000/78 z naslovom „Koncept diskriminacije“ opredeljuje načelo enakega obravnavanja za namene te direktive. V skladu z odstavkom 1 navedenega člena 2 to načelo pomeni, da ne obstaja nikakršna neposredna ali posredna diskriminacija zaradi katerega od razlogov iz člena 1 navedene direktive.
- 53 Člen 2 Direktive 2000/78 v odstavkih od 2 do 4 opredeljuje ravnanja, ki se štejejo za diskriminacijo v smislu člena 2(1) te direktive.

- 54 V skladu s členom 2(5) navedene direktive ta „ne vpliva na ukrepe, izhajajoče iz nacionalne zakonodaje, ki so v demokratični družbi nujni zaradi javne varnosti, vzdrževanja javnega reda in preprečevanja kaznivih dejanj, za zaščito zdravja ter varstvo pravic in svoboščin drugih“.
- 55 Zakonodajalec Unije je s sprejetjem te določbe na področju zaposlovanja in dela želel preprečiti kolizijo med načelom enakega obravnavanja na eni strani in potrebo po zagotovitvi javnega reda, varnosti in zdravja, preprečevanja kršitev ter varstva osebnih pravic in svoboščin, ki so bistvenega pomena za delovanje demokratične družbe, na drugi strani ter odločiti glede tega. Ta zakonodajalec je odločil, da v nekaterih primerih, naštetih v členu 2(5) Direktive 2000/78, merila, ki jih določa ta direktiva, ne vplivajo na ukrepe, ki vsebujejo različno obravnavanje, ki temelji na katerem od razlogov iz člena 1 te direktive, vendar pod pogojem, da so ti ukrepi „nujni“ za uresničitev zgoraj navedenih ciljev.
- 56 Poleg tega je treba člen 2(5), ki določa izjemo od načela prepovedi diskriminacije, razlagati ozko. Tudi izrazi, ki so uporabljeni v tej določbi, govorijo za tak pristop (glej v tem smislu sodbo z dne 12. januarja 2010 v zadevi Petersen, C-341/08, ZOdl., str. I-47, točka 60).
- 57 Ugotoviti je torej treba, na eni strani, ali je varnost v letalstvu eden izmed ciljev, naštetih v členu 2(5) Direktive 2000/78, ter, na drugi strani, ali člen 19(1) kolektivne pogodbe št. 5a določa ukrep, ki izhaja iz nacionalne zakonodaje, v smislu navedene določbe direktive.
- 58 V zvezi z varnostjo v letalstvu je očitno, da so ukrepi, namenjeni preprečevanju letalskih nesreč z nadzorovanjem usposobljenosti in fizičnih sposobnosti pilotov, zato da

vzrok teh nesreč ne bi bile človeške napake, nedvomno ukrepi, ki po naravi zagotavljajo javno varnost v smislu člena 2(5) Direktive 2000/78.

- 59 Kar zadeva vprašanje, ali je lahko ukrep, sprejet s kolektivno pogodbo, ukrep, ki izhaja iz nacionalne zakonodaje, je treba poudariti, kot je navedel že generalni pravobranilec v točki 51 sklepnih predlogov, da je zakonodajalec Unije v členu 2(5) Direktive 2000/78 zahteval ukrepe, ki izhajajo iz „nacionalne zakonodaje“, medtem ko se člena 4(1) in 6(1) te direktive ne nanašata na noben konkreten pravni instrument.
- 60 Sodišče je že navedlo, da socialni partnerji niso osebe javnega prava (v kontekstu člena 3(10) Direktive Evropskega parlamenta in sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL 1997, L 18, str. 1) glej zgoraj navedeno sodbo Laval un Partneri, točka 84).
- 61 Ta ugotovitev pa državam članicam kljub temu ne preprečuje, da bi na podlagi pravil za pooblastitev socialne partnerje pooblastile za sprejetje ukrepov v smislu člena 2(5) Direktive 2000/78 na področjih iz te določbe, ki jih urejajo kolektivne pogodbe. Ta pravila za pooblastitev morajo biti dovolj natančna, da zagotavljajo, da se z navedenimi ukrepi spoštujejo zahteve iz navedenega člena 2(5).
- 62 Kar zadeva ukrep iz postopka v glavni stvari so socialni partnerji menili, da je bilo treba možnost pilotov, da opravljajo svojo dejavnost, omejiti na starost 60 let, in sicer iz razloga varnosti potnikov in prebivalcev območij preleta ter tudi zdravja in varnosti pilotov samih. Ta ukrep uresničuje cilje, ki se nanašajo na javno varnost in zaščito zdravja, in spada na področje urejanja kolektivnih pogodb.



- 63 Vendar pa, kot je navedeno v točkah 14 in 16 te sodbe, v nacionalni in mednarodni zakonodaji velja, da pilotom ni treba prepovedati opravljanja njihove dejavnosti po dopolnjeni starosti 60 let, temveč da je to opravljanje dejavnosti treba samo omejiti. Zato prepoved letenja po tej starosti, ki jo vsebuje ukrep iz postopka v glavni stvari, ni bila nujna za uresničitev zasledovanega cilja.
- 64 Iz teh ugotovitev izhaja, da je treba člen 2(5) Direktive 2000/78 razlagati tako, da države članice lahko na podlagi pravil za pooblastitev socialne partnerje pooblastijo za sprejetje ukrepov v smislu navedenega člena 2(5) na področjih iz te določbe, ki jih urejajo kolektivne pogodbe, in pod pogojem, da so ta pravila za pooblastitev dovolj natančna, da zagotavljajo, da se z navedenimi ukrepi spoštujejo zahteve iz tega člena. Ukrep, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ki starostno mejo, od katere dalje piloti ne smejo več opravljati svoje poklicne dejavnosti, določa na 60 let, medtem ko jo nacionalni in mednarodni predpisi določajo na 65 let, ni ukrep, ki bi bil potreben za javno varnost in zaščito zdravja v smislu tega člena 2(5).

#### *Razlaga člena 4(1) Direktive 2000/78*

- 65 V skladu s členom 4(1) Direktive 2000/78 „lahko države članice predvidijo, da različno obravnavanje, ki temelji na neki značilnosti v zvezi s katerim od motivov iz člena 1 [te direktive], ne predstavlja diskriminacije, če zaradi narave določene poklicne dejavnosti ali zaradi konteksta, v katerem se izvaja, takšna značilnost predstavlja bistveno in odločilno zahtevo za neki poklic, pod pogojem, da je cilj legitimen in zahteva sorazmerna“.

- 66 Iz besedila te določbe je razvidno, da mora različno obravnavanje, da ne bi predstavljalo diskriminacije, temeljiti na neki značilnosti v zvezi s katerim od motivov iz člena 1 Direktive 2000/78 in da mora ta značilnost predstavljati „bistveno in odločilno“ poklicno zahtevo. Sodišče je odločilo, da različno obravnavanje ne temelji na motivu, temveč na značilnosti v zvezi s tem motivom, ki mora predstavljati bistveno in odločilno poklicno zahtevo (glej sodbo z dne 12. januarja 2010 v zadevi Wolf, C-229/08, ZOdl., str. I-1, točka 35).
- 67 Kar zadeva prometne pilote je bistveno, da imajo – med drugim – posebne fizične sposobnosti, saj imajo lahko fizične pomanjkljivosti v tem poklicu pomembne posledice. Prav tako ni mogoče zanikati, da se te sposobnosti s starostjo zmanjšujejo (glej v tem smislu glede poklica gasilcev zgoraj navedeno sodbo Wolf, točka 41). Iz tega izhaja, da se lahko posedovanje posebnih fizičnih sposobnosti za opravljanje poklica prometnega pilota obravnava kot „bistvena in odločilna poklicna zahteva“ v smislu člena 4(1) Direktive 2000/78 in da je posedovanje teh sposobnosti povezano s starostjo.
- 68 Kot je bilo navedeno v točki 51 te sodbe je predložitveno sodišče glede cilja, ki ga uresničuje ukrep, navedlo, da so socialni partnerji določili avtomatično prenehanje pogodb o zaposlitvi pilotov pri starosti 60 let, zato da bi zagotovili varnost zračnega prometa.
- 69 Takšen cilj je legitim cilj v smislu člena 4(1) Direktive 2000/78.
- 70 Prav tako je treba ugotoviti, ali so socialni partnerji z odločitvijo, da prometni piloti nimajo več fizičnih sposobnosti za opravljanje svoje poklicne dejavnosti po starosti 60 let, določili sorazmerno zahtevo.

- 71 V zvezi s tem je treba poudariti, da je v uvodni izjavi 23 Direktive 2000/78 navedeno, da je različno obravnavanje lahko upravičeno „pod zelo omejenimi pogoji“, kadar neka značilnost, povezana tudi s starostjo, predstavlja bistveno in odločilno poklicno zahtevo.
- 72 Poleg tega je treba člen 4(1) Direktive 2000/78 razlagati ozko, ker dopušča odstopanje od načela prepovedi diskriminacije (glej po analogiji v zvezi z diskriminacijo na podlagi spola sodbi z dne 15. maja 1986 v zadevi Johnston, 222/84, Recueil, str. 1651, točka 36, in z dne 26. oktobra 1999 v zadevi Sirdar, C-273/97, Recueil, str. I-7403, točka 23, in v zvezi s členom 2(5) Direktive 2000/78 v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Petersen, točka 60).
- 73 Kot je navedeno v točkah 14 in 16 te sodbe, nacionalni in mednarodni predpisi dopuščajo možnost, da piloti nadaljujejo z opravljanjem dejavnosti – z nekaterimi omejitvami – med 60. in 65. letom. Tako nacionalni in mednarodni organi menijo, da imajo piloti do starosti 65 let fizične sposobnosti za pilotiranje, čeprav lahko to dejavnost opravljajo le kot člani letalske posadke z več piloti, ki so stari manj kot 60 let.
- 74 Socialni partnerji so menili, da piloti, za katere velja kolektivna pogodba št. 5, po dopolnjeni starosti 60 let ne morejo svoje dejavnosti opravljati niti z nekaterimi omejitvami. Vendar pa razlogi, zaradi katerih naj bi se za te pilote štelo, da po starosti 60 let nimajo več fizičnih sposobnosti za pilotiranje, niso razvidni iz podatkov v spisu niti iz stališč, predstavljenih pred Sodiščem.
- 75 Socialni partnerji so s tem, da so določili starostno mejo 60 let, od katere se za prometne pilote, za katere velja kolektivna pogodba št. 5, šteje, da nimajo več fizičnih sposobnosti za opravljanje svoje poklicne dejavnosti, medtem ko nacionalni in mednarodni predpisi opravljanje te dejavnosti z nekaterimi omejitvami dopuščajo do starosti

65 let, za navedene pilote določili nesorazmerno zahtevo v smislu člena 4(1) Direktive 2000/78.

- <sup>76</sup> Iz teh ugotovitev je razvidno, da je treba člen 4(1) Direktive 2000/78 razlagati tako, da nasprotuje temu, da klavzula iz kolektivne pogodbe, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, določa mejo, od katere se za pilote šteje, da nimajo več fizičnih sposobnosti za opravljanje svoje poklicne dejavnosti, pri starosti 60 let, medtem ko nacionalni in mednarodni predpisi to mejo določajo pri starosti 65 let.

#### *Razlaga člena 6(1) Direktive 2000/78*

- <sup>77</sup> Člen 6(1), prvi pododstavek, Direktive 2000/78 določa, da različno obravnavanje zaradi starosti ne predstavlja diskriminacije, če ga v kontekstu nacionalnega prava objektivno in razumno utemeljujejo z legitimnim ciljem, vključno z legitimnimi cilji zaposlovalne politike, delovnega trga in poklicnega usposabljanja, in če so načini uresničevanja tega cilja primerni in nujni.
- <sup>78</sup> Kot je poudarjeno v točkah 51 in 68 te sodbe, je predložitveno sodišče navedlo, da so socialni partnerji določili avtomatično prenehanje pogodb o zaposlitvi pilotov pri starosti 60 let, zato da bi zagotovili varnost zračnega prometa.
- <sup>79</sup> Ugotoviti je treba, ali je tak cilj legitimen cilj v smislu člena 6(1), prvi pododstavek, Direktive 2000/78.

- 80 V zvezi s tem je treba opozoriti, da so legitimni cilji, naštetih v tej določbi, čeprav seznam ni izčrpen, povezani z zaposlovalno politiko, delovnim trgom in poklicnim usposabljanjem.
- 81 Sodišče je tako ugotovilo, da so cilji, ki jih lahko štejemo za „legitimne“ v smislu navedenega člena 6(1), prvi pododstavek, navedene direktive in ki zato lahko utemeljijo odstopanje od načela prepovedi diskriminacije zaradi starosti, cilji socialne politike, kot so zaposlovalna politika, politika trga delovne sile in poklicnega usposabljanja (glej sodbi z dne 5. marca 2009 v zadevi Age Concern England, C-388/07, ZOdl., str. I-1569, točka 46, in z dne 18. junija 2009 v zadevi Hütter, C-88/08, ZOdl., str. I-5325, točka 41).
- 82 Iz vsega navedenega je razvidno, da cilj, kot je varnost v letalstvu, ni eden izmed ciljev iz člena 6(1), prvi pododstavek, Direktive 2000/78.
- 83 Iz zgoraj navedenih razlogov je treba na predložena vprašanja odgovoriti:
- člen 2(5) Direktive 2000/78 je treba razlagati tako, da države članice lahko na podlagi pravil za pooblastitev socialne partnerje pooblastijo za sprejetje ukrepov v smislu tega člena 2(5) na področjih iz te določbe, ki jih urejajo kolektivne pogodbe, in pod pogojem, da so ta pravila za pooblastitev dovolj natančna, da zagotavljajo, da se z navedenimi ukrepi spoštujejo zahteve iz navedenega člena 2(5). Ukrep, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ki starostno mejo, od katere piloti ne smejo več opravljati svoje poklicne dejavnosti, določa na 60 let, medtem ko jo nacionalni in mednarodni predpisi določajo na 65 let, ni ukrep, ki bi bil potreben za javno varnost in zaščito zdravja v smislu tega člena 2(5);

- člen 4(1) Direktive 2000/78 je treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da klavzula iz kolektivne pogodbe, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, določa mejo, od katere se za pilote šteje, da nimajo več fizičnih sposobnosti za opravljanje svoje poklicne dejavnosti, pri starosti 60 let, medtem ko nacionalni in mednarodni predpisi to mejo določajo pri starosti 65 let;
- člen 6(1), prvi pododstavek, Direktive 2000/78 je treba razlagati tako, da varnost v letalstvu ni legitimen cilj v smislu te določbe.

## **Stroški**

- <sup>84</sup> Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

**Člen 2(5) Direktive Sveta 2000/78/ES z dne 27. novembra 2000 o splošnih okvirih enakega obravnavanja pri zaposlovanju in delu je treba razlagati tako, da države članice lahko na podlagi pravil za pooblastitev socialne partnerje pooblastijo za sprejetje ukrepov v smislu tega člena 2(5) na področjih iz te določbe, ki jih urejajo kolektivne pogodbe, in pod pogojem, da so ta pravila za pooblastitev dovolj natančna, da zagotavljajo, da se z navedenimi ukrepi spoštujejo zahteve**

**iz navedenega člena 2(5). Ukrep, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ki starostno mejo, od katere piloti ne smejo več opravljati svoje poklicne dejavnosti, določa na 60 let, medtem ko jo nacionalni in mednarodni predpisi določajo na 65 let, ni ukrep, ki bi bil potreben za javno varnost in zaščito zdravja v smislu tega člena 2(5).**

**Člen 4(1) Direktive 2000/78 je treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da klavzula iz kolektivne pogodbe, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, določa mejo, od katere se za pilote šteje, da nimajo več fizičnih sposobnosti za opravljanje svoje poklicne dejavnosti, pri starosti 60 let, medtem ko nacionalni in mednarodni predpisi to mejo določajo pri starosti 65 let.**

**Člen 6(1), prvi pododstavek, Direktive 2000/78 je treba razlagati tako, da varnost v letalstvu ni legitimen cilj v smislu te določbe.**

Podpisi