

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

13 септември 2011 година *

По дело C-447/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Bundesarbeitsgericht (Германия) с акт от 17 юни 2009 г., постъпил в Съда на 18 ноември 2009 г., в рамките на производство по дело

Reinhard Prigge,

Michael Fromm,

Volker Lambach

срещу

Deutsche Lufthansa AG,

* Език на производството: немски.

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: г-н V. Skouris, председател, г-н A. Tizzano, г-н J. N. Cunha Rodrigues, г-н K. Lenaerts, г-н J.-C. Bonichot, г-н K. Schiemann, г-н D. Šváby, председатели на състави, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н E. Juhász, г-жа P. Lindh (докладчик), г-жа M. Berger, г-жа A. Prechal и г-н E. Jarašiūnas, съдии,

генерален адвокат: г-н P. Cruz Villalón,
секретар: г-н K. Malacek, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 8 март 2011 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за г-н Prigge, г-н Fromm и г-н Lambach, от адв. E. Helmig и адв. J. Rodríguez Nieto, Rechtsanwälte,
- за Deutsche Lufthansa AG, от адв. K. Streichardt и адв. C. Kremser-Wolf, Rechtsanwältinnen,
- за германското правителство, от г-н J. Möller и г-н C. Blaschke, в качеството на представители,

— за Ирландия, от г-н D. O'Hagan, в качеството на представител, подпомаган от адв. D. Keane, SC,

— за Европейската комисия, от г-н J. Enegren и г-н V. Kreuzschitz, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 19 май 2011 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, параграф 5, член 4, параграф 1 и член 6, параграф 1 от Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите (ОВ L 303, стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 7).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Prigge, г-н Fromm и г-н Lambach, от една страна, и техния работодател Deutsche Lufthansa AG (наричана по-нататък „Deutsche Lufthansa“), от друга, по повод автоматичното прекратяване на трудовите им договори при навършването на 60 години на основание на една от клаузите в колективния трудов договор.

Правна уредба

Правна уредба на Съюза

3 Съгласно член 1 от Директива 2000/78 целта ѝ е да регламентира основната рамка за борба с дискриминацията, основана на религия или убеждение, увреждане, възраст или сексуална ориентация, по отношение на заетостта и упражняването на занятие с оглед прилагането в държавите членки на принципа за равно третиране.

4 Съображения 23, 25 и 36 от тази директива гласят:

„(23) При много ограничени обстоятелства, разлика в третирането може да бъде оправдана, когато характеристика, свързана с религия или убеждения, увреждане, възраст или сексуална ориентация, съставлява основно и професионално-определящо изискване, когато целта е законна и изискването пропорционално. [...]

[...]

(25) Забраната за дискриминация въз основа на възраст е важна част от изпълнението на целите, заложи в Насоките по заетостта [от 2000 г., одобрени от Европейския съвет в Хелзинки на 10 и 11 декември 1999 г.], и насърчава многообразието на работната сила. Все пак, разликите в третирането въз основа на възраст, могат да бъдат оправдани при определени условия и следователно се изискват специфични разпоредби, които могат да се различават в съответствие със ситуацията в държавите членки. Следователно е важно да се разграничат разликите в третирането, които са оправдани,

в частност от законова политика по заетостта, трудовия пазар и целите на професионалното обучение, и дискриминацията, която трябва да бъде забранена.

[...]

(36) Държавите членки могат да възложат на социалните партньори, по тяхна обща молба, прилагането на настоящата директива, що се отнася до разпоредбите, засягащи колективните трудови договори, [при условие че] предприемат необходимите стъпки, за да гарантират, че са способни по всяко време да осигурят резултатите, изисквани от настоящата директива“.

5 В член 2 от посочената директива, озаглавен „Понятие за дискриминация“, се уточнява:

„1. За целите на настоящата директива, „принципът за равно третиране“ означава, че няма да има пряка или непряка дискриминация, въз основа на който и да е от признаците, посочени в член 1.

2. За целите на параграф 1:

а) проява на пряка дискриминация има, когато едно лице е, било е, или би било третирано по-малко благоприятно от друго в сравнима ситуация въз основа един от признаците, упоменати в член 1;

[...]

5. Настоящата директива не засяга мерките, регламентирани от национален закон, които в демократичното общество са необходими за обществената сигурност, подържането на обществения ред и предотвратяването на престъпни деяния, защитата на здравето, правата и свободите на другите“.

- 6 Член 3 от същата директива е озаглавен „Приложно поле“ и параграф 1, буква в) от него предвижда, че Директивата се прилага към всички лица от публичния и частния сектор, включително публични органи, в частност във връзка с условията за наемане и условията на труд, включително условията за уволнение.
- 7 Член 4 от Директива 2000/78 е озаглавен „Професионални изисквания“ и параграф 1 от него предвижда:

„Въпреки разпоредбите на член 2, параграфи 1 и 2, държавите членки могат да регламентират, че разлика в третирането, основаваща се на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1, не представлява дискриминация, когато поради характера на засегнатите професионални дейности или в контекста, в който те се упражняват, такава характеристика представлява основно и определящо професията изискване, като гарантират, че целта е законосъобразна и изискването пропорционално“.

- 8 Член 6 от Директивата е озаглавен „Оправдаване на разликите в третирането на основание възраст“ и параграф 1 от него гласи:

„Независимо от член 2, параграф 2, държавите членки могат да регламентират, че разлики в третирането на основание възраст не представлява[т] дискриминация, ако в контекста на национално право, те са обективно и обосновано оправдани от законосъобразна цел, включително законосъобразна политика по заетостта, трудов пазар и цели на професионалното обучение и, ако средствата за постигане на тази цел са подходящи и необходими.

Такива разлики в третирането могат да включват освен другото:

- а) създаването на специални условия за достъп до заетост и професионално обучение, заетост и упражняване на занятие, включително условия за уволнение и възнаграждение, на млади хора, по-възрастни работници, лица, които издържат други лица, за да се насърчава тяхната професионална интеграция или да се осигури тяхната защита;
- б) определянето на минимални условия за възраст, професионален опит или старшинство в службата за достъп до заетост или до определени ползи, свързани със заетостта;
- в) определянето на максимална възраст за наемане, основана на изискване за обучение за дадената длъжност или необходимост от разумен период на заетост преди пенсиониране“.

9 Член 16 от посочената директива предвижда:

„Държавите членки вземат необходими мерки, за да гарантират, че:

[...]

- б) всички разпоредби, противоречащи на принципа за равно третиране, които са включени в колективни трудови договори, [...] са или могат да бъдат обявени за нищожни, или да бъдат изменени“.

10 Член 18 от Директива 2000/78 гласи:

„Държавите членки [...] могат да възложат на социалните партньори, по тяхна обща молба, прилагането на настоящата директива, що се отнася до колективните трудови договори. В такива случаи държавите членки гарантират, че не по-късно от 2 декември 2003 г., социалните партньори въвеждат необходимите мерки чрез споразумение, [като от] съответните държави членки се изисква да предприемат всички необходими мерки, за да им позволят по всяко време да бъдат в състояние да гарантират резултатите, наложени от настоящата директива. [...]

За да се вземат предвид специфичните условия, държавите членки могат, ако е необходимо, да ползват допълнителен период от 3 години, считано от 2 декември 2003 г., т.е. общо 6 години, за да приложат разпоредбите на настоящата директива, относно дискриминация на основание възраст и увреждане. В този случай те незабавно уведомяват Комисията за това. Всяка държава членка, която избере да използва този допълнителен период, изготвя всяка година доклад до Комисията относно стъпките, които предприема за преодоляване на дискриминацията на основание възраст и увреждане и напредъка, който се прави по прилагането. Комисията изготвя всяка година доклад до Съвета.

[...]“.

11 Федерална република Германия е използвала тази възможност, поради което е трябвало да транспонира разпоредбите на Директивата, свързани с дискриминацията на основание възраст и увреждане, най-късно до 2 декември 2006 г.

Правна уредба на пилотската професия

Международноправна уредба

- 12 Международните правила за пилотите любители, професионалните и транспортните пилоти са изготвени от Joint Aviation Authorities — международна институция, в която участва и Федерална република Германия. Част от тези правила са приети на 15 април 2003 г. Общи авиационни изисквания — Лицензиране на летателните екипажи, секция 1 (Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing 1, наричани по-нататък „JAR-FCL 1“).
- 13 Федералният министър на транспорта, строителството и жилищното настаняване публикува JAR-FCL 1 в *Bundesanzeiger*, бр. 80а от 29 април 2003 г.
- 14 Точка 1.060 от JAR-FCL 1 гласи:

„Редуциране на правата на притежателите на свидетелства, по-възрастни от 60 години:

а) Възраст 60—64:

Притежател на свидетелство за пилот, който е навършил 60 години, не трябва да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, освен:

- 1) ако е член на многопилотен екипаж и при условие че
- 2) той е единственият пилот в летателния екипаж, който е навършил 60 години.

б) Възраст 65:

Притежател на свидетелство за пилот, който е навършил 65 години, не трябва да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт“.

Национална правна уредба

- 15 Член 20, параграф 2 от Наредбата за изискванията в гражданското въздухоплаване (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), изменена с Наредбата за изменение на разпоредбите във връзка с изискванията за летателните екипажи (Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen) от 10 февруари 2003 г. (BGBl. 2003 I, стр. 182), предвижда:

„Изискванията и изпитите за издаване на свидетелства за правоспособност, обхватът на свидетелствата, включително по отношение на квалификационния клас, срокът на действие и продължаването и подновяването им, както и другите условия за придобиване на правоспособност или квалификационен клас се уреждат с Наредбата за авиационния персонал (Verordnung über Luftfahrtpersonal) [...]“.

- 16 Член 4 от Първа наредба за прилагане на наредбата за авиационния персонал (Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal) от 15 април 2003 г. (*Bundesanzeiger*, бр 82b от 3 май 2003 г.) гласи:

„След навършването на 60 години и до навършването на 65 години притежателите на издадено във Федерална република Германия свидетелство за правоспособност за професионален или транспортен пилот или на свидетелство за

правоспособност по член 46, параграф 5 от Наредбата за авиационния персонал могат да упражняват правата по свидетелството и във въздухоплавателни средства с минимален състав на екипажа от един пилот за търговски превоз на пътници, поща и/или товари, но само на територията на Федерална република Германия.

След навършването на 65 години притежателите на свидетелство за правоспособност на пилот нямат право да управляват въздухоплавателни средства за търговски превоз на пътници, поща и/или товари“.

Колективен трудов договор № 5а

- 17 Трудовите правоотношения между страните в главното производство са уредени в Общ колективен трудов договор № 5а за летателните екипажи на Deutsche Lufthansa в редакцията му, в сила от 14 януари 2005 г. (наричан по-нататък „Колективен трудов договор № 5а“).

- 18 Член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а гласи:

„Трудовият договор се прекратява, без някоя от страните да дължи предизвестие, в края на месеца, в който работникът навършва 60-годишна възраст [...]“.

Национална правна уредба в областта на заетостта и равното третиране

- 19 Член 14 от Закона за работата на намалено работно време и срочните трудови договори и за изменение и отмяна на някои трудовоправни разпоредби (Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge und zur Änderung und Aufhebung arbeitsrechtlicher Bestimmungen) от 21 декември 2000 г. (BGBl. 2000 I, стр. 1966, наричан по-нататък „TzBfG“) гласи:

„(1) Сключването на срочни трудови договори се допуска, когато има обективни причини за това [...]“.

- 20 С Общия закон за равното третиране (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz) от 14 август 2006 г. (BGBl. 2006 I, стр. 1897, наричан по-нататък „AGG“) се транспонира Директива 2000/78.

- 21 Членове 1—3, 7, 8 и 10 от AGG гласят:

„Член 1 — Цел на закона

Целта на този закон е да възпрепятства или премахне всяко неблагоприятно третиране, основано на раса или етнически произход, пол, религия или убеждения, увреждане, възраст или сексуална идентичност.

Член 2 — Приложно поле

- (1) С този закон се забранява дискриминацията на основата на посочените в член 1 признаци, що се отнася до:

[...]

2. условията за заетост и упражняване на занятие, включително възнаграждението и условията за уволнение, в частност условията, уредени с колективен или индивидуален трудов договор, и мерките по време на действието и при прекратяването на трудовото правоотношение, както и при повишаване.

[...]

Член 3 — Определения

- (1) Проява на пряка дискриминация е налице, когато на основата на някой от признаците, упоменати в член 1, едно лице е, било е или би било третирано по-неблагоприятно от друго в сравнима ситуация [...].

[...]

Член 7 — Забрана на дискриминацията

- (1) Не се допуска дискриминиране на работниците и служителите на основата на някой от изброените в член 1 признаци [...].

- (2) Договорните разпоредби, които нарушават забраната за дискриминация по смисъла на параграф 1, са нищожни.

[...]

Член 8 — Допускане на различно третиране поради професионални изисквания

- (1) Разлики в третирането на основата на характеристика, отнасяща се до някой от посочените в член 1 признаци, се допускат, когато поради естеството на съответната професия или условията за упражняването ѝ тази характеристика е съществено и определящо професионално изискване, стига целта да е законна, а изискването — пропорционално.

[...]

Член 10 — Допустимост на разлика в третирането, основана на възрастта

(1) Независимо от член 8, разлика в третирането въз основа на възрастта е допустима и когато е обективна, разумна и обоснована от законосъобразна цел. Средствата, използвани за постигането на тази цел, трябва да са подходящи и необходими. Такава разлика в третирането може по-специално да включва:

[...]“.

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

- 22 Г-н Prigge, г-н Fromm и г-н Lambach са дългогодишни служители на Deutsche Lufthansa като пилоти и впоследствие командири на полети.
- 23 На основание член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а трудовите им договори са прекратени съответно през 2006 г. и 2007 г., когато навършват 60 години.
- 24 Жалбоподателите в главното производство смятат, че са дискриминирани поради възрастта си в нарушение на Директива 2000/78 и АГГ, и затова сезират Arbeitsgericht Frankfurt am Main [Съд по трудовоправни спорове, Франкфурт на Майн] с искане да се установи, че трудовите им правоотношения с Deutsche Lufthansa не са били прекратени с навършването на 60-годишна възраст и че трудовите им договори са в сила.

- 25 Arbeitsgericht Frankfurt am Main отхвърля исковете им, а Landesarbeitsgericht Hessen [Областен съд по трудовоправни спорове, провинция Хесен] отхвърля въззивните жалби срещу това решение. Затова жалбоподателите подават ревизионни жалби пред Bundesarbeitsgericht [Върховен съд по трудовоправни спорове].
- 26 Този съд посочва, че в практиката му до влизането в сила на AGG се приема, че разпоредби като тази на член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а са действителни. Тъй като член 14, параграф 1 от TzBfG предвижда възможност за ограничаване на срока на трудовите договори, когато има обективни причини за това, Bundesarbeitsgericht е приемал, че и предвидените с колективен трудов договор възрастови ограничения могат да бъдат оправдани, когато има обективни причини за това по смисъла на посочения член 14, параграф 1.
- 27 Bundesarbeitsgericht намира, че съгласно принципа за автономията на социалните партньори и с оглед на свободата, с която разполагат при упражняването на нормотворческите си правомощия, те могат да приемат разпоредби, с които да ограничават срока на трудовите договори до навършването на определена възраст. Тъй като обаче това нормотворческо правомощие е разпределено между социалните партньори и държавата, последната е въвела изискване да са налице обективни причини за ограничаването на срока на трудовите договори. Същевременно социалните партньори разполагат със свобода на преценка при определянето на обективните причини. Въз основа на тези принципи социалните партньори имат правомощието да определят възрастова граница от 60 години за пилотите на Deutsche Lufthansa.
- 28 Извън хипотезата, при която възрастовата граница е определена с оглед на възможността работникът да получава пенсия, запитващата юрисдикция смята, че ограничаването на срока на трудовите договори в зависимост от възрастта на работника е оправдано само когато дейността му е такава, че след определена възраст извършването ѝ влече рискове. Това условие би било изпълнено по отношение на пилотите. Възрастовата граница за пилотите е гаранция не само за правилното извършване на дейността им, но и за защита на живота и здравето на екипажа, пътниците и жителите на районите, над които те летят. Според тази юрисдикция възрастта обективно води до намаляване на физическите способности.

- 29 Международната и националната правна уредба, както и някои други колективни трудови договори не забраняват изцяло, но ограничават упражняването на пилотската професия след навършването на 60 години и това обстоятелство подкрепя схващането, че упражняването на тази професия след посочената възраст влече рискове. Според Bundesarbeitsgericht с определянето на възрастова граница от 60 години социалните партньори не са превишили пределите на нормотворческите си правомощия.
- 30 Bundesarbeitsgericht намира, че принципът на равенство не е нарушен, поради това че в някои колективни трудови договори на пилотите от други дружества от групата на Deutsche Lufthansa не е предвидена възрастова граница от 60 години. Всъщност другите колективни трудови договори били сключени от различни социални партньори и за различни предприятия.
- 31 Bundesarbeitsgericht иска да изясни дали след влизането в сила на Директива 2000/78 и AGG тълкуването на член 14, параграф 1 от TzBfG в съответствие с правото на Съюза не води до извод за незаконосъобразност на възрастовата граница от 60 години за пилотите на Deutsche Lufthansa.
- 32 Според тази юрисдикция член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а установява разлика в третирането, пряко основана на възрастта. Тя приема, че целта на възрастовото ограничение от 60 години при пилотите е да се гарантира безопасността на въздушното движение. Затова тя иска да изясни дали тази разлика в третирането противоречи на Директивата и/или на общите принципи на правото на Съюза.
- 33 На първо място, запитващата юрисдикция иска да установи дали предвидената в член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а възрастова граница попада в приложното поле на посочената директива. Доколкото е приета с цел да се гарантира безопасността на въздушното движение, тази мярка наистина е необходима за обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директивата. Bundesarbeitsgericht обаче се пита дали колективните трудови договори могат да се разглеждат като „мерки, регламентирани от национален закон“ по смисъла на тази разпоредба.

- 34 На второ място, ако мярката за въвеждане на възрастова граница попада в приложното поле на Директива 2000/78, тази юрисдикция иска да установи дали целта за безопасност на въздушното движение би могла да е сред целите по член 6, параграф 1 от тази директива. Тя отбелязва, че до този момент при тълкуването на тази разпоредба Съдът се е произнасял само във връзка с мерки, които имат цели в областта на социалната политика, а не се е произнасял изрично във връзка с мерки, които имат други цели. Ако целта да се гарантира безопасността на въздушното движение е една от целите по член 6, параграф 1 от тази директива, би следвало да се провери дали възрастовото ограничение от 60 години при пилотите е подходящо и необходимо за осъществяването на тази цел.
- 35 На последно, трето място, Bundesarbeitsgericht иска да установи дали възрастовото ограничение от 60 години при пилотите не би могло да е оправдано на основание член 4, параграф 1 от Директива 2000/78. Всъщност гарантирането на въздушната безопасност би могло да е законосъобразна цел, оправдаваща налагането на професионално изискване за възраст. В такъв случай тази юрисдикция се пита дали социалните партньори могат да определят възрастовата граница в колективния трудов договор, или това правомощие принадлежи на държавата. В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че националната правна уредба ограничава, но не забранява упражняването на пилотската професия между 60- и 65-годишна възраст.
- 36 С оглед на тези съображения Bundesarbeitsgericht решава да спре производството и да отправи до Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 2, параграф 5, член 4, параграф 1 и/или член 6, параграф 1 от Директива 2000/78 [...] и/или основният принцип на общностното право за забрана на дискриминацията въз основа на възраст да се тълкуват в смисъл, че не допускат разпоредби от националното право, които признават разпоредба от колективен трудов договор, предвиждаща възрастова граница от 60 години за пилотите с цел да се гарантира въздушната безопасност?“

По преюдициалния въпрос

Предварителни бележки

- 37 За да се отговори на поставения въпрос, следва в началото да се провери, първо, дали разглежданата в главното производство клауза от колективния трудов договор попада в приложното поле на Директива 2000/78 и установява разлика в третирането въз основа на възрастта, и второ, дали тази директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска въвеждането на разлики в третирането въз основа на възрастта с клаузи на колективен трудов договор като разглеждания в главното производство.
- 38 Що се отнася до прилагането на Директива 2000/78, следва да се напомни, че Съдът е признал съществуването на принципа за недопускане на дискриминация, основана на възраст, който трябва да се разглежда като общ принцип на правото на Съюза и е конкретизиран с Директива 2000/78 в областта на заетостта и професиите (вж. в този смисъл Решение от 19 януари 2010 г. по дело *Kücükdeveci*, C-555/07, Сборник, стр. I-365, точка 21). Забраната на всяка дискриминация, основана в частност на възрастта, е включена в член 21 от Хартата на основните права на Европейския съюз, която от 1 декември 2009 г. има същата правна сила като Договорите.
- 39 Освен това както от заглавието и съображенията, така и от съдържанието и целта на тази директива е видно, че тя е предназначена да установи обща рамка, за да се осигури на всяко лице равно третиране „в областта на заетостта и професиите“, като му се предостави ефикасна защита срещу дискриминацията, основана на един от признаците, упоменати в член 1 от нея, сред които е възрастта (вж. Решение от 12 октомври 2010 г. по дело *Ingeniørforeningen i Danmark*, C-499/08, Сборник, стр. I-9343, точка 19).

- 40 От член 3, параграф 1, буква в) от посочената директива следва, че тя се прилага към всички лица от публичния и частния сектор, включително публичните органи, в частност във връзка с условията за наемане и условията на труд, включително условията за уволнение.
- 41 Като предвижда, че трудовото правоотношение на пилотите се прекратява в края на месеца, в който навършват 60 години, без да се дължи предизвестие за прекратяване на трудовия договор, член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а засяга условията за наемане на тези работници по смисъла на член 3, параграф 1, буква в) от Директива 2000/78. Следователно Директивата се прилага към случаи като тези, във връзка с които е възникнал отнесенят до запитващата юрисдикция спор.
- 42 Що се отнася до въпроса дали разглежданата в главното производство мярка установява разлика в третирането въз основа на възрастта по смисъла на член 2, параграф 1 от Директива 2000/78, следва да се напомни, че съгласно тази разпоредба „принципът за равно третиране означава, че няма да има пряка или непряка дискриминация, въз основа на който и да е от признаците, посочени в член 1“ от тази директива. В член 2, параграф 2, буква а) от Директивата се уточнява, че за целите на прилагането на параграф 1 от същия член проява на пряка дискриминация има, когато едно лице е третирано по-малко благоприятно от друго в сравнима ситуация въз основа един от признаците, упоменати в член 1 от същата директива.
- 43 В случая член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а предвижда, че трудовото правоотношение на пилотите на Deutsche Lufthansa, за които се прилага този колективен трудов договор, се прекратява автоматично, когато навършат 60-годишна възраст.
- 44 Те обаче се намират в сравнима ситуация с по-младите от тях пилоти, които извършват същата дейност за същата авиокомпания и/или за които се прилага същият колективен трудов договор. Пилотите от първата група, чийто трудов договор автоматично се прекратява, когато навършват 60-годишна възраст, са третирани поради възрастта си по-неблагоприятно от пилотите от втората група.

- 45 Следователно разглежданата в главното производство мярка въвежда разлика в третирането, пряко основана на възрастта по смисъла на член 1 във връзка с член 2, параграф 2, буква а) от Директива 2000/78.
- 46 Следва да се напомни, че макар националната правна уредба — в случая съгласно данните на запитващата юрисдикция това е член 14, параграф 1 от TzBfG — да дава възможност при наличието на обективни причини в колективните трудови договори да се предвиди автоматично прекратяване на трудовите договори при навършването на определена възраст, това обстоятелство не означава, че е отпаднало изискването съответният колективен трудов договор да е съобразен с правото на Съюза, и в частност с Директива 2000/78 (вж. в този смисъл Решение от 12 октомври 2010 г. по дело Rosenblatt, C-45/09, Сборник, стр. I-9391, точка 53).
- 47 Всъщност закрепеното в член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз право на колективни преговори трябва да се упражнява в съответствие с правото на Съюза, когато то е приложимо (вж. в този смисъл Решение от 11 декември 2007 г. по дело International Transport Workers' Federation и Finnish Seamen's Union, известно като дело „Viking Line“, C-438/05, Сборник, стр. I-10779, точка 44, както и Решение от 18 декември 2007 г. по дело Laval un Partneri, C-341/05, Сборник, стр. I-11767, точка 91).
- 48 Ето защо, когато приемат мерки, попадащи в приложното поле на Директива 2000/78, която конкретизира принципа за недопускане на дискриминация въз основа на възрастта в областта на заетостта и професиите, социалните партньори трябва да действат съобразно тази директива (вж. в този смисъл Решение от 27 октомври 1993 г. по дело Enderby, C-127/92, Recueil, стр. I-5535, точка 22).
- 49 В този смисъл от член 16, параграф 1, буква б) от Директива 2000/78 ясно следва, че колективните трудови договори също както законовите, подзаконовите и административните разпоредби трябва да са съобразени със закрепения в тази директива принцип.

- 50 Тъй като запитващата юрисдикция иска от Съда да тълкува член 2, параграф 5, член 4, параграф 1 и член 6, параграф 1 от Директива 2000/78, следва разглежданата в главното производство клауза от колективния трудов договор да се изследва последователно от гледна точка на всяка от тези разпоредби и от гледна точка на целите на посочената мярка.
- 51 Видно от поясненията на запитващата юрисдикция, социалните партньори са предвидили трудовите договори на пилотите да се прекратяват автоматично при навършването на 60-годишна възраст с цел да се гарантира безопасността на въздушното движение. В становището си германското правителство посочва, че договорената между социалните партньори възрастова граница е необходима за защитата на здравето. Всъщност недопускането на пилоти над 60-годишна възраст до участие във въздушното движение допринасяло за предотвратяването на риска от произшествия и за защитата на здравето на пилотите, пътниците и жителите на районите, над които те летят. Директива 2000/78 следва да се тълкува именно с оглед на тези съображения.

По тълкуването на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78

- 52 Член 2 от Директива 2000/78, който е озаглавен „Понятие за дискриминация“, дефинира принципа за равно третиране за целите на тази директива. Съгласно текста на параграф 1 от посочения член принципът се състои в недопускането на пряка или непряка дискриминация въз основа на който и да е от признаците, посочени в член 1 от Директивата.
- 53 В член 2, параграфи 2—4 от Директива 2000/78 се определя кои практики се смятат за дискриминация по смисъла на член 2, параграф 1 от тази директива.

- 54 Съгласно текста на член 2, параграф 5 от посочената директива тя „не засяга мерките, регламентирани от национален закон, които в демократичното общество са необходими за обществената сигурност, поддържането на обществения ред и предотвратяването на престъпни деяния, защитата на здравето, правата и свободите на другите“.
- 55 С приемането на тази разпоредба законодателят на Съюза е предвидил и разрешил възможното противоречие в областта на заетостта и професиите между принципа за равно третиране и необходимостта да се поддържат общественият ред, обществената сигурност и общественото здраве, да се предотвратяват престъпленията и да се защитават правата и свободите на личността, които са от съществено значение за функционирането на всяко демократично общество. Законодателят е преценил, че в определени случаи, изброени в член 2, параграф 5 от Директива 2000/78, закрепените в тази директива принципи не следва да се прилагат спрямо мерките, с които се въвеждат разлики в третирането въз основа на някой от признаците, посочени в член 1 от нея, стига обаче тези мерки да са „необходими“ за осъществяването на упоменатите цели.
- 56 Наред с това, тъй като въвежда изключение от принципа за забрана на дискриминацията, посоченият член 2, параграф 5 трябва да се тълкува стриктно. Използвани в тази разпоредба термини също предполагат такъв подход (вж. в този смисъл Решение от 12 януари 2010 г. по дело Petersen, C-341/08, Сборник, стр. I-47, точка 60).
- 57 Ето защо трябва да се провери, от една страна, дали въздушната безопасност е една от целите, изброени в член 2, параграф 5 от Директива 2000/78, и от друга — дали член 19, параграф 1 от Колективен трудов договор № 5а е мярка, регламентирана от национален закон по смисъла на същата разпоредба.
- 58 По въпроса за въздушната безопасност е видно, че мерките, с които се цели предотвратяване на авиационните произшествия чрез контрол на годността и физическите способности на пилотите, така че да се избегнат произшествия, дължащи се на човешки недостатъци, безспорно са сред мерките, с които се

гарантира обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

- 59 Що се отнася до въпроса дали приетите с колективни споразумения мерки могат да се разглеждат като регламентирани от национален закон, следва да се отбележи, както посочва и генералният адвокат в точка 51 от заключението си, че в член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 законодателят на Съюза споменава мерките, приети с „национален закон“, докато нито в член 4, параграф 1, нито в член 6, параграф 1 от Директивата се посочва конкретен вид нормативен акт.
- 60 Съдът вече е постановил, че социалните партньори не са субекти на публичната власт (вж. Решение по дело *Laval un Partneri*, посочено по-горе, точка 84, постановено в контекста на член 3, параграф 10 от Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 година относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 4, стр. 29).
- 61 Това съображение обаче не е пречка държавите членки да овластят по нормативен път социалните партньори да приемат мерки по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 в посочените в тази разпоредба области, които се уреждат с колективните споразумения. Овластяващите норми трябва да са достатъчно точни, за да се гарантира, че посочените мерки ще са съобразени с изискванията по член 2, параграф 5.
- 62 Що се отнася до разглежданата в главното производство мярка, социалните партньори са приели за необходимо да ограничат възможността на пилотите да извършват дейността си до навършването на 60-годишна възраст поради съображения за безопасност на пътниците и жителите на районите, над които се лети, а и за защита на здравето и безопасността на самите пилоти. Тази мярка има цели, свързани с обществената сигурност и защитата на здравето, и е уредена с колективните споразумения.

- 63 Въпреки това, както беше посочено в точки 14 и 16 от настоящото решение, в националната и в международната правна уредба е установено, че е необходимо не да се забрани, а само да се ограничи възможността на пилотите да извършват дейността си след 60-годишна възраст. Ето защо забраната след тази възраст да се управлява въздухоплавателно средство, която е въведена с разглежданата в главното производство мярка, не е била необходима за осъществяването на търсената цел.
- 64 Видно от тези съображения, член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че държавите членки могат по нормативен път да овластят социалните партньори да приемат мерки по смисъла на член 2, параграф 5 в посочените в тази разпоредба области, които се уреждат с колективните споразумения, стига овластяващите норми да са достатъчно точни, за да се гарантира, че мерките ще са съобразени с изискванията по член 2, параграф 5. Мярка като разглежданата в главното производство, с която възрастовата граница, над която пилотите нямат право да извършват дейността си, е определена на 60 години, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години, не е необходима за обществената сигурност и за защитата на здравето по смисъла на член 2, параграф 5.

По тълкуването на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78

- 65 Съгласно текста на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 „държавите членки могат да регламентират, че разлика в третирането, основаваща се на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1, не представлява дискриминация, когато поради характера на засегнатите професионални дейности или в контекста, в който те се упражняват, такава характеристика представлява основно и определящо професията изискване, като гарантират, че целта е законосъобразна и изискването пропорционално“.

- 66 От текста на тази разпоредба личи, че за да не е дискриминационна, разликата в третирането трябва да се основава на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1 от Директива 2000/78, и тази характеристика трябва да представлява „основно и определящо“ професионално изискване. Съдът е постановил, че не признакт, по който се въвежда разликата в третирането, а свързаната с този признак характеристика трябва да е основно и определящо професионално изискване (вж. Решение от 12 януари 2010 г. по дело Wolf, C-229/08, Сборник, стр. I-1, точка 35).
- 67 За транспортните пилоти е от основно значение да притежават наред с останалото и особени физически способности, доколкото в тази професия физическите недостатъци могат да имат тежки последици. Неоспоримо е също така, че с възрастта тези способности намаляват (в този смисъл, но във връзка с професията пожарникар, вж. Решение по дело Wolf, посочено по-горе, точка 41). Оттук следва, че притежаването на особени физически способности може да се смята за „основно и определящо професията изискване“ по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 за упражняването на професията транспортен пилот и че притежаването на тези способности зависи от възрастта.
- 68 Що се отнася до целта на мярката, както беше пояснено в точка 51 от настоящото решение, запитващата юрисдикция посочва, че социалните партньори са предвидили трудовите договори на пилотите да се прекратяват автоматично при навършването на 60-годишна възраст с цел да се гарантира безопасността на въздушното движение.
- 69 Това е законосъобразна цел по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78.
- 70 Необходимо е освен това да се провери дали социалните партньори са въвели пропорционално изискване, когато са решили, че именно след 60-годишна възраст транспортните пилоти вече не притежават физическите способности за тази професионална дейност.

- 71 В това отношение следва да се посочи, че съгласно пояснението в съображение 23 от Директива 2000/78 само „при много ограничени обстоятелства“ разликата в третирането може да бъде оправдана, когато свързана в частност с възрастта характеристика съставлява основно и определящо професията изискване.
- 72 Наред с това, доколкото дава възможност за изключение от принципа за недопускане на дискриминация, член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 следва да се тълкува стриктно (по аналогия относно дискриминацията въз основа на пола вж. Решение от 15 май 1986 г. по дело Johnston, 222/84, Recueil, стр. 1651, точка 36 и Решение от 26 октомври 1999 г. по дело Sirdar, C-273/97, Recueil, стр. I-7403, точка 23, а във връзка с член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 вж. в този смисъл Решение по дело Petersen, посочено по-горе, точка 60).
- 73 Както беше посочено в точки 14 и 16 от настоящото решение, както националната, така и международната правна уредба предвиждат възможност пилотите да продължат да извършват дейността си между 60 и 65 години с определени ограничения. В този смисъл националните и международните власти са преценили, че до навършването на 65 години пилотите имат физическите способности да управляват въздухоплавателни средства, макар и между 60 и 65 години да не могат да ги управляват освен като част от екипаж, в който останалите пилоти са под 60-годишна възраст.
- 74 Социалните партньори пък са преценили, че след 60-годишна възраст пилотите, за които се прилага Колективен трудов договор № 5а, вече не могат да извършват дейността си дори с ограничения. Нито в материалите по преписката, нито в представените на Съда становища обаче се посочва по какви причини е прието, че след 60-годишна възраст тези пилоти вече не притежават физическите способности да управляват въздухоплавателни средства.
- 75 Като са определили на 60 години възрастовата граница, над която се приема, че транспортните пилоти, за които се прилага Колективен трудов договор № 5а, вече не притежават физическите способности да извършват професионалната си дейност, въпреки че националната и международната правна уредба допускат

извършването на тази дейност при определени условия до 65-годишна възраст, социалните партньори са наложили на пилотите непропорционално изискване по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78.

- 76 Видно от тези съображения, член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска с клауза от колективен трудов договор като разглежданата в главното производство да се определи на 60 години възрастовата граница, над която се приема, че пилотите вече нямат физическите способности да извършват професионалната си дейност, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години.

По тълкуването на член 6, параграф 1 от Директива 2000/78

- 77 Член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2000/78 гласи, че разликите в третирането на основание възраст не представляват дискриминация, ако в контекста на националното право са обективно и обосновано оправдани от законосъобразна цел, включително от законосъобразни цели, свързани с политиката по заетостта, трудовия пазар и професионалното обучение, и ако средствата за постигане на тази цел са подходящи и необходими.
- 78 Както беше пояснено в точки 51 и 68 от настоящото решение, запитващата юрисдикция посочва, че социалните партньори са предвидили трудовите договори на пилотите да се прекратяват автоматично при навършването на 60-годишна възраст с цел да се гарантира безопасността на въздушното движение.
- 79 Следва да се провери дали това е законосъобразна цел по смисъла на член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2000/78.

- 80 В това отношение следва да се посочи, че целите, изброени макар и неизчерпателно в тази разпоредба, са свързани с политиката по заетостта, трудовия пазар и професионалното обучение.
- 81 В този смисъл Съдът е постановил, че „законосъобразни“ по смисъла на посочения член 6, параграф 1, първа алинея и следователно годни да оправдаят изключението от принципа за забрана на дискриминацията, основана на възраст, са целите на социалната политика като свързаните с политиката по заетостта, трудовия пазар или професионалното обучение (вж. Решение от 5 март 2009 г. по дело *Age Concern England*, C-388/07, Сборник, стр. I-1569, точка 46 и Решение от 18 юни 2009 г. по дело *Hütter*, C-88/08, Сборник, стр. I-5325, точка 41).
- 82 Видно от посоченото, целта за въздушна сигурност не е една от целите по член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2000/78.
- 83 С оглед на всички тези съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че:
- член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че държавите членки могат по нормативен път да овластят социалните партньори да приемат мерки по смисъла на член 2, параграф 5 в посочените в тази разпоредба области, които се уреждат с колективните споразумения, стига овластяващите норми да са достатъчно точни, за да се гарантира, че мерките ще са съобразени с изискванията по член 2, параграф 5. Мярка като разглежданата в главното производство, с която възрастовата граница, над която пилотите нямат право да извършват дейността си, е определена на 60 години, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години, не е необходима за обществената сигурност и за защитата на здравето по смисъла на член 2, параграф 5,

- член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска с клауза от колективен трудов договор като разглежданата в главното производство да се определи на 60 години възрастовата граница, над която се приема, че пилотите вече нямат физическите способности да извършват професионалната си дейност, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години,

- член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че целта за въздушна сигурност не е една от законосъобразните цели по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

- ⁸⁴ С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

Член 2, параграф 5 от Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите трябва да се тълкува в смисъл, че държавите членки могат по нормативен път да овластят социалните партньори да приемат мерки по смисъла на член 2, параграф 5 в посочените в тази разпоредба области, които се уреждат с колективните споразумения, стига овластяващите норми да са достатъчно точни, за да се гарантира, че мерките ще са

съобразени с изискванията по член 2, параграф 5. Мярка като разглежданата в главното производство, с която възрастовата граница, над която пилотите нямат право да извършват дейността си, е определена на 60 години, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години, не е необходима за обществената сигурност и за защитата на здравето по смисъла на член 2, параграф 5.

Член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска с клауза от колективен трудов договор като разглежданата в главното производство да се определи на 60 години възрастовата граница, над която се приема, че пилотите вече нямат физическите способности да извършват професионалната си дейност, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години.

Член 6, параграф 1, първа алинея от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че целта за въздушна сигурност не е една от законосъобразните цели по смисъла на тази разпоредба.

Подписи