A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2019. november 7. * [i]

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 1178/2011/EU rendelet – Az I. melléklet FCL.065. pontja – Időbeli hatály – 2000/78/EK irányelv – A foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód – Az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés – A 2. cikk (5) bekezdése – A 4. cikk (1) bekezdése – Olyan nemzeti szabályozás, amely a munkaviszony automatikus megszűnését írja elő a 60. életév betöltésekor – Légijármű-pilóták – A nemzetbiztonság védelme”

A C-396/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Corte suprema di cassazione (semmítőszék, Olaszország) a Bírósághoz 2018. június 15-én érkezett, 2018. április 24-i határozatával terjesztett elő a

Gennaro Cafaro

és

a **DQ**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: J.-C. Bonichot tanácselnök, R. Silva de Lapuerta, a Bíróság elnökhelyettese (előadó), M. Safjan, L. Bay Larsen és C. Toader bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: R. Schiano tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. április 11-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– G. Cafaro képviseletében S. Assennato és G. Sacconi avvocati,

– a DQ képviseletében G. Guancioli és P. Busco avvocati,

* Az eljárás nyelve: olasz.

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. De Socio avvocato dello Stato,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls és C. Valero, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2019. június 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2012. március 30-i 290/2012/EU bizottsági rendelettel (HL 2012. L 100., 1. o.) módosított, a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó [helyesen: a polgári légi közlekedés hajózó személyzetére alkalmazandó] műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet (HL 2011. L 311., 1. o.; a továbbiakban: 1178/2011 rendelet) I. melléklete FCL.065. pontjának és a foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27-i 2000/78/EK tanácsi irányelv (HL 2000. L 303., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 79. o.) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelem előterjesztésére a Gennaro Cafaro és annak korábbi munkáltatója, a DQ közötti, G. Cafaro munkaviszonyának a 60. életéve betöltésekor való automatikus megszűnésére vonatkozó jogvita keretében került sor.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 1178/2011 rendelet

3 Az 1178/2011 rendelet 1. cikke kimondja:

„Ez a rendelet részletes szabályokat állapít meg az alábbiakra vonatkozóan:

1. a pilóták szakszolgálati engedélyeinek különböző jogosításai, az e szakszolgálati engedélyek kibocsátására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, a szakszolgálati engedélyek jogosultjainak jogosultságai és kötelezettségei, a meglévő nemzeti pilóta-szakszolgálati engedélyek és nemzeti repülőmérnöki engedélyek pilóta-szakszolgálati engedélyekké való konvertálásának feltételei, valamint a harmadik országok által kibocsátott szakszolgálati engedélyek elfogadásának feltételei;

[…]”

4 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke előírja:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »FCL rész szerinti engedély« az I. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelő, repülőszemélyzeti szakszolgálati engedély;

[…]”

5 Az említett rendelet „Hatálybalépés és alkalmazás” címet viselő 12. cikke kimondja:

„(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Rendelkezéseit 2012. április 8-tól kell alkalmazni.

(1b) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2013. április 8-ig nem alkalmazzák az I. melléklet rendelkezéseit.

[…]

(7) Amennyiben valamely tagállam az (1b)–(6) bekezdés rendelkezéseit alkalmazza, erről értesíti a[z Európai Bizottságot] és az [Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget]. Az értesítésben ismertetni kell az eltérés indokait, valamint a tervezett intézkedésekről és ütemezésükről szóló végrehajtási programot.

[…]”

6 Az 1178/2011 rendelet I. mellékletének „A 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi célú légi fuvarozásban” címet viselő FCL.065. pontja a következőket írja elő:

„a) 60–64 éves kor. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 60. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként, kivéve ha
   1. többpilótás személyzet tagja; és feltéve, hogy
   2. az engedélyes az egyedüli olyan pilóta a repülőszemélyzetben, aki betöltötte a 60. életévét.

b) 65 éves kor. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként.”

A 2000/78/EK irányelv

7 A 2000/78 irányelv (23) preambulumbekezdése a következőképpen szól:

„Nagyon korlátozott körülmények között igazolható az eltérő bánásmód, ha a valláshoz, meggyőződéshez, fogyatékossághoz, korhoz vagy szexuális irányultsághoz kapcsolódó jellemző valódi és meghatározó alkalmazási feltételt eredményez, amikor a cél jogos, és az alkalmazási

feltétel arányos [helyesen: kapcsolódó valamely jellemző lényeges és meghatározó szakmai követelményt képez, feltéve hogy a cél jogszerű, és a követelmény arányos]. A tagállamok által a Bizottságnak nyújtott tájékoztatásban ezeknek a körülményeknek szerepelniük kell.

[…]”

8 Ezen irányelv első cikke értelmében ennek az irányelvnek „a célja a valláson, meggyőződésen, fogyatékosságon, életkoron vagy szexuális irányultságon alapuló, foglalkoztatás és munkavégzés során alkalmazott hátrányos megkülönböztetés elleni küzdelem általános kereteinek a meghatározása az egyenlő bánásmód elvének a tagállamokban történő megvalósítására tekintettel”.

9 Az említett irányelvnek „A hátrányos megkülönböztetés fogalma” című 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ezen irányelv alkalmazásában az »egyenlő bánásmód elve« azt jelenti, hogy az 1. cikkben említett okok alapján nem szabad semmiféle közvetlen vagy közvetett hátrányos megkülönböztetést tenni.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában:

a) A közvetlen hátrányos megkülönböztetés akkor áll fenn, ha egy személy egy másikhoz képest kedvezőtlenebb elbánásban részesül, részesült vagy fog részesülni egy hasonló helyzetben az 1. cikkben hivatkozott okok bármelyike alapján;

[…]

(5) Ez az irányelv nem érinti a nemzeti jog által meghatározott olyan intézkedéseket, amelyek egy demokratikus társadalomban a közbiztonság és a közrend fenntartásához, a bűncselekmények megakadályozásához, az egészség védelméhez és mások jogainak és szabadságának a védelméhez szükségesek.”

10 Ugyanezen irányelv 4. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„A 2. cikk (1) és (2) bekezdése ellenére a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az 1. cikkben említett okokkal kapcsolatos jellemző alapján történő megkülönböztetés [helyesen: eltérő bánásmód] nem jelent hátrányos megkülönböztetést, ha az érintett foglalkozási [helyesen: szakmai] tevékenység jellege vagy végrehajtásának [helyesen: gyakorlásának] feltételrendszere miatt az ilyen jellemző valódi [helyesen: lényeges] és meghatározó foglalkozási [helyesen: szakmai] követelményt képez, feltéve hogy a cél jogszerű, és a követelmény arányos.”

Az olasz jog

11 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a DQ egy, a 2007. augusztus 3-i Legge 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della republica e nuova disciplina del segreto (a köztársaság biztonságáért információs rendszerre és a titkos adatok minősítéséről szóló új szabályozásra vonatkozó 124. sz. törvény) (a GURI 2007. augusztus 13-i 187. száma, 4. o.) 25. cikkével összhangban alapított légifuvarozási társaság, amely minősített tevékenységet végez az olasz titkosszolgálatok számára a nemzetbiztonság védelme céljából.

12 A codice della navigazione (a vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv) 744. cikkének negyedik bekezdése alapján a közjogi és magánjogi jogalanyok által a nemzetbiztonság védelméhez kapcsolódó tevékenységre használt légi járműveket állami légi járműveknek kell tekinteni.

13 A vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv 748. cikke első bekezdésének megfelelően a törvénykönyv rendelkezései nem alkalmazandók az állami légi járművekre.

14 A vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv 748. cikkének harmadik bekezdése szerint az állami légi járműnek tekintendő légi járművek repülési műveleteinek – a hatáskörrel rendelkező állami szervek által elfogadott különös szabályozások alapján meghatározott – kellő biztonsági szintet kell biztosítaniuk.

15 A kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott információk szerint a 2008. szeptember 9-i decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ]-t (a miniszterek tanácsa elnökének a [DQ] vízi és légi személyzetére vonatkozó foglalkoztatási korlátokat szabályozó rendelete; a továbbiakban: DPCM) a vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv 748. cikkének harmadik bekezdése alapján fogadták el.

16 A DPCM értelmében:

„Az előző cikkek céljaira figyelemmel a [DQ] pilótái legfeljebb a hatvanadik életévük betöltéséig folytathatnak szakmai tevékenységet.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 G. Cafaro légijármű-pilótaként állt a DQ alkalmazásában 1988. szeptember 26-tól 2012. szeptember 19-ig.

18 2012. január 19-i levelében a DQ tájékoztatta G. Cafarót, hogy munkaszerződése 2012. szeptember 19-én automatikusan megszűnik, mivel ezen időpontban G. Cafaro betölti a 60. életévét.

19 G. Cafaro keresetet indított a Tribunale di Roma (római bíróság, Olaszország) előtt elbocsátása jogellenességének megállapítása céljából, amelyet e bíróság elutasított.

20 G. Cafaro fellebbezést nyújtott be a Tribunale di Roma (római bíróság) ítélete ellen a Corte d’appello di Roma (római fellebbviteli bíróság, Olaszország) előtt, amely 2016. febuár 19-i ítéletében elutasította e fellebbezést. Ez utóbbi bíróság lényegében azt mondta ki, hogy G. Cafarót nem bocsátották el, mivel munkaviszonya a DPCM rendelkezéseinek megfelelően automatikusan megszűnt, amikor az érintett elérte a 60. életévét.

21 G. Cafaro ezen ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő a kérdést előterjesztő bírósághoz.

22 E bíróság megjegyzi, hogy a nemzeti jognak megfelelően a DQ által használt légi járműveket állami légi járműveknek kell tekinteni, és e minősítés értelmében a DQ által alkalmazott pilóták munkaviszonyára a DPCM különös rendelkezései alkalmazandók, amelyek előírják többek között a munkaviszonyuknak a 60. életév elérésekor történő automatikus megszűnését.

23 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontja bizonyos korlátozások mellett lehetővé teszi a pilótaengedéllyel rendelkező személyek számára, hogy kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként tevékenykedjenek 60. és 64. életévük között. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanis rámutat, hogy e rendelkezés csupán a 65. életév betöltésétől tiltja a pilótaengedéllyel rendelkező személyek számára, hogy kereskedelmi célú légi fuvarozás keretében tevékenykedjenek.

24 Ezzel összefüggésben az említett bíróság kétségeket támaszt azon kérdéssel kapcsolatban, hogy az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontja alkalmazandó-e a DQ-hoz hasonló, a nemzetbiztonság védelméhez kapcsolódó tevékenységet végző társaság alkalmazásában álló légijármű-pilótára, és igenlő válasz esetén e rendelkezést úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti rendelkezés, amely előírja a DQ által alkalmazott légijármű-pilóta munkaviszonyának automatikus megszűnését az érintett 60. életévének betöltésekor.

25 Másodlagosan a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy az ilyen nemzeti rendelkezés összeegyeztethető-e a 2000/78 irányelvben előírt, az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmával.

26 E körülmények között a Corte suprema di cassazione (semmítőszék, Olaszország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Ellentétes-e a 2008. szeptember 9-i [DPCM] szerinti, a [vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv] 748. cikkének harmadik bekezdését végrehajtó, a [DQ] vízi és légi személyzetére vonatkozó foglalkoztatási korlátokról szóló szabályzatot rögzítő, és különösen a 60. életév betöltése esetére a munkaviszony automatikus megszűnéséről rendelkező nemzeti szabályozás az 1178/2011 rendelet azon részével, amely a 65. életévben állapítja meg a pilóták kereskedelmi célú légi fuvarozásban való alkalmazásának korhatárát, és alkalmazható-e ez utóbbi szabály a jelen ügyre a különös nemzeti szabályozás alkalmazásának mellőzését követően?

2) Másodlagosan, amennyiben az [1178/2011] rendelet a tárgyi hatálya alapján nem minősülne a jelen tényállásra alkalmazhatónak, ellentétes-e a fent hivatkozott nemzeti szabályozás az életkoron [alapuló] hátrányos megkülönböztetésnek a [Európai Unió Alapjogi Chartája 21. cikkének (1) bekezdése] szerinti tilalmával, amelyet [ezen irányelv] juttat ténylegesen kifejezésre?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

27 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontját úgy kell-e értelmezni, mint amellyel összeegyeztethetetlen az olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor.

28 Mindenekelőtt rá kell mutatni arra, hogy a DQ, az olasz kormány és a Bizottság állítása szerint az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontja az időbeli hatálya miatt nem alkalmazandó az alapügyben szereplő jogvitára.

29 E tekintetben az 1178/2011 rendelet 12. cikkének (1b) bekezdéséből kitűnik, hogy a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2013. április 8-ig nem alkalmazzák az I. melléklet rendelkezéseit.

30 A jelen ügyben az előterjesztett iratokból kitűnik, hogy az Olasz Köztársaság élt ezzel a lehetőséggel. Így az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontja e tagállam területén csupán 2013. április 8-tól kezdődően alkalmazandó.

31 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság határozatából kitűnik, hogy G. Cafaro munkaszerződése 2012. szeptember 19-én szűnt meg. Így az alapügyben szereplő jogvita tényállása az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontjának Olaszországban történő alkalmazása előtt keletkezett, így e rendelkezés időbeli hatálya miatt nem alkalmazandó az említett jogvitára.

32 E körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság által feltett első kérdésre nem szükséges válaszolni.

A második kérdésről

33 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 2000/78 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy azzal összeegyeztethetetlen az olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor.

34 A 2000/78 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében az „egyenlő bánásmód elve” azt jelenti, hogy az ezen irányelv 1. cikkében említett okok – amelyek között többek között az életkor is szerepel – alapján nem szabad semmiféle közvetlen vagy közvetett hátrányos megkülönböztetést tenni. Az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének a) pontja pontosítja, hogy az (1) bekezdés alkalmazásában akkor áll fenn közvetlen hátrányos megkülönböztetés, ha egy személy egy hasonló helyzetben lévő másik személyhez képest kedvezőtlenebb bánásmódban részesül az ugyanezen irányelv 1. cikkében hivatkozott okok bármelyike alapján.

35 A DQ által alkalmazott pilóták munkaszerződésének a 60. életévük betöltésekor való automatikus megszűnésének előírásával a DPCM azzal a hatással jár, hogy bizonyos személyek kevésbé kedvező bánásmódban részesülnek, mint más, ugyanezen munkáltató számára ugyanezen tevékenységet végző személyek, pusztán amiatt, hogy betöltötték a 60. életévüket.

36 A fentiekből következik, hogy az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás az életkoron alapuló eltérő bánásmódot ír elő a 2000/78 irányelv 1. cikkének és 2. cikke (2) bekezdése a) pontjának együttesen értelmezett rendelkezései értelmében.

37 Az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás által követett célok figyelembevételével meg kell tehát vizsgálni, hogy a 2000/78 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy azzal összeegyeztethetetlen az ilyen eltérő bánásmód.

38 E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás a nemzetbiztonság érdekében a DQ által üzemeltetett állami járatok megfelelő biztonsági szintjének biztosítására irányult. Így az említett szabályozás egyrészt a légi közlekedés biztonsága, másrészt a nemzetbiztonság védelmének garantálására irányul.

39 Következésképpen a második kérdés megválaszolása érdekében a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdését és 4. cikkének (1) bekezdését kell értelmezni.

A 2000/78 irányelv 2. cikke (5) bekezdésének értelmezéséről

40 Az említett irányelv 2. cikke (5) bekezdésének értelmében a 2000/78 irányelv nem érinti a nemzeti jog által meghatározott olyan intézkedéseket, amelyek egy demokratikus társadalomban a közbiztonság és a közrend fenntartásához, a bűncselekmények megakadályozásához, az egészség védelméhez, valamint a mások jogainak és szabadságának a védelméhez szükségesek.

41 Az uniós jogalkotó e rendelkezés elfogadásával a foglalkoztatás és a munkavégzés területén meg kívánta előzni, illetve fel kívánta oldani az egyrészt az egyenlő bánásmód elve, másrészt a demokratikus társadalom működéséhez nélkülözhetetlen következő célok szükségessége közötti konfliktust: a közrend a közbiztonság és a közegészség védelme, a bűncselekmények megakadályozása, valamint a mások jogainak és szabadságának védelme. E jogalkotó úgy határozott, hogy a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdésében felsorolt bizonyos esetekben az ezen irányelvben szereplő elvek nem alkalmazandók az annak 1. cikkében foglalt okok valamelyikén alapuló eltérő bánásmódot megvalósító intézkedésekre, feltéve mindazonáltal, hogy ezen intézkedések szükségesek a fent említett célok megvalósításához (2019. január 22-i Cresco Investigation ítélet, C-193/17, EU:C:2019:43, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

42 Ezenfelül az említett 2. cikk (5) bekezdését, mivel eltérést enged a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvétől, szigorúan kell értelmezni. Ezt az e rendelkezésben használt kifejezések is indokolják (2019. január 22-i Cresco Investigation ítélet, C-193/17, EU:C:2019:43, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

43 A jelen ügyben meg kell állapítani először is, hogy az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében vett, a nemzeti jog által meghatározott intézkedésnek minősül.

44 A Bíróság ítélkezési gyakorlatából ugyanis kitűnik, hogy az e rendelkezés értelmében vett, „a nemzeti jog által meghatározott intézkedések” fogalma nem korlátozódik a jogalkotási eljárás végén elfogadott aktusokra, hanem ide tartoznak a kellően pontos felhatalmazó szabályok alapján meghozott intézkedések is (lásd ebben az értelemben: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 59. és 61. pont).

45 E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az eltérő bánásmódot a DPCM hozta létre, amelynek rendelkezései eltérnek a vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyvtől és a munkaviszony általános szabályozásától. E rendelkezéseket a vízi és légi közlekedésről szóló törvénykönyv 748. cikkének harmadik bekezdése alapján fogadták el, amely felhatalmazza a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságokat arra, hogy elfogadják a megfelelő biztonsági szint garantálását lehetővé tevő szabályokat. Ilyen körülmények között a DPCM által létrehozott eltérő bánásmódot a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében vett nemzeti jog által előírt intézkedésből fakadónak kell tekinteni.

46 Másodszor, az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás olyan célkitűzéseket követ, amelyek a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében a közbiztonsághoz kapcsolódnak.

47 E tekintetben egyrészt a Bíróság már kimondta, hogy a légi közlekedés biztonsága a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdésében felsorolt célkitűzések közé tartozik. Ugyanis úgy tűnik, hogy azok az intézkedések, amelyek arra irányulnak, hogy megpróbálják elkerülni a légi baleseteket a pilóták tudásának és fizikai képességeinek annak érdekében történő ellenőrzésével, hogy emberi mulasztás ne okozzon balesetet, tagadhatatlanul az e rendelkezés értelmében vett, a közbiztonság fenntartását szolgáló intézkedéseknek minősülnek (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 58. pont).

48 Másrészt, ami a nemzetbiztonság védelmére vonatkozó célkitűzést illeti, a nemzetbiztonsági érdeket szolgáló műveletek megvalósításának és megfelelő lefolytatásának garantálására irányuló intézkedések a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében ugyancsak a nemzetbiztonság biztosítására irányuló intézkedéseknek minősülnek.

49 Harmadszor és végezetül meg kell vizsgálni, hogy az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében szükséges-e a közrend fenntartásához.

50 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573) 64. pontjában a Bíróság kimondta, hogy az olyan intézkedés, amely 60 évben határozza meg azt a korhatárt, amelytől a pilóták többé nem gyakorolhatják szakmai tevékenységüket, annak ellenére, hogy a nemzeti és a nemzetközi szabályozás e korhatárt 65 évben állapítja meg, nem minősül a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében vett, a közbiztonság fenntartásához és az egészség védelméhez szükséges intézkedésnek.

51 Ugyanis az utasok, postai küldemény és/vagy áru kereskedelmi célú légi fuvarozására vonatkozó nemzeti és nemzetközi szabályozásoknak megfelelően nem annak megtiltására volt szükség, hogy a közforgalmi pilóták a 60. életévük betöltését követően a tevékenységüket gyakorolják, hanem csupán annak korlátozására. Ennélfogva az említett életkor betöltését követően történő repülőgép-vezetésnek a jelen ügyben szóban forgó intézkedésben foglalt tilalma nem minősül az elérni kívánt cél megvalósításához szükséges intézkedésnek.

52 A kereskedelmi célú légi fuvarozás területén – amely az említett ítélet alapjául szolgáló ügyben is szerepelt – az uniós jogalkotó szándéka a 65 évesnél idősebb, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek számára a közforgalmi pilóta foglalkozás gyakorlásának megtiltása volt, ahogyan az kitűnik az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065. pontjából.

53 Mindazonáltal a jelen ügyben egyrészt a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy a DQ által üzemeltetett járatok célja a nemzetbiztonsághoz kapcsolódó műveletek végrehajtása volt, amelyek általában jelentősebb kockázattal járnak, mint a kereskedelmi célú légi fuvarozáshoz kapcsolódó kockázatok. A közforgalmi pilótáktól eltérően ugyanis a DQ pilótáinak rendszeresen kell nehéz vagy akár rendkívüli körülmények között szolgálatot teljesíteniük, így e műveletek végrehajtása rendkívül magas fizikai követelményeket támaszt.

54 Másrészt jelenleg az uniós jog és a nemzetközi jog nem ír elő semmiféle különös szabályozást, amely megállapítaná azon korhatárt, amelytől kezdve a valamely tagállam nemzetbiztonságának védelméhez kapcsolódó műveletek során bevetett légijármű-pilóták többé nem gyakorolhatnák szakmai tevékenységüket.

55 Következésképpen általánosságban véve nem lehet megállapítani, hogy a DQ által üzemeltetettekhez hasonló járatok teljesítésére vonatkozó korhatárnak főszabály szerint meg kellene felelnie a kereskedelmi célú légi fuvarozásban alkalmazott 65 évnek.

56 Ilyen körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság feladata az alapügyben szereplő összes körülményre tekintettel megvizsgálni, hogy figyelemmel a DQ által végzett tevékenységek sajátos jellegére és az e társaság által alkalmazott pilótákra háruló fizikai követelményekre az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás szükséges-e a közrend fenntartásához a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdése értelmében.

57 A fenti megfontolások összességére tekintettel a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében szükséges a közrend fenntartásához, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni.

A 2000/78 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének értelmezéséről

58 A 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében „a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az [ezen irányelv 1. cikkében] említett okok valamelyikével kapcsolatos jellemző alapján történő eltérő bánásmód nem jelent hátrányos megkülönböztetést, ha az érintett szakmai tevékenység jellege vagy gyakorlásának feltételrendszere miatt az ilyen jellemző lényeges és meghatározó szakmai követelményt képez, feltéve, hogy a cél jogszerű, és a követelmény arányos”.

59 E rendelkezés megfogalmazásából kitűnik, hogy az eltérő bánásmódnak ahhoz, hogy ne minősüljön hátrányos megkülönböztetésnek, a 2000/78 irányelv 1. cikkében szereplő okok egyikéhez kapcsolódó jellemzőn kell alapulnia, és e jellemzőnek „lényeges és meghatározó” szakmai követelményt kell képeznie. A Bíróság már kimondta, hogy nem annak az oknak kell lényeges és meghatározó szakmai követelményt képeznie, amelyen az eltérő bánásmód alapul, hanem az ezen okkal kapcsolatos jellemzőnek (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 66. pont).

60 E tekintetben a Bíróság már megállapította, hogy különösen fontos, hogy a közforgalmi pilóták többek között különleges fizikai képességekkel rendelkezzenek, mivel e foglalkozási ágban a fizikai hiányosságoknak súlyos következményei lehetnek. Az is tagadhatatlan, hogy a kor előrehaladtával e képességek csökkennek. Ebből következően a közforgalmi pilóta foglalkozás gyakorlásának szempontjából a különleges fizikai képességekkel való rendelkezés ténye a 2000/78 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „lényeges és meghatározó szakmai követelménynek” tekinthető, és az e képességekkel való rendelkezés életkorhoz kötött (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 67. pont).

61 Ahogyan arra a főtanácsnok indítványának 94. pontjában rámutatott, ugyanezt az értelmezést kell alkalmazni a DQ által alkalmazottak pilótákhoz hasonló, a nemzetbiztonság védelmével kapcsolatos feladatokat ellátó légijármű-pilótákat illetően is. Ugyanis, ahogyan az a jelen ítélet 53. pontjában szerepel, a közforgalmi pilótáktól eltérően a DQ pilótáinak rendszeresen kell nehéz vagy akár rendkívüli körülmények között szolgálatot teljesíteniük, így e műveletek végrehajtása rendkívül magas fizikai követelményeket támaszt.

62 Ebből következően a nemzetbiztonság védelmével kapcsolatos műveleteket végrehajtó pilóta foglalkozás gyakorlásának szempontjából a különleges fizikai képességekkel való rendelkezés ténye a 2000/78 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „lényeges és meghatározó szakmai követelménynek” tekinthető.

63 Az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás által követett célkitűzéseket illetően a jelen ítélet 38. pontjában megállapítást nyert, hogy e szabályozás egyrészt a légi közlekedés biztonságának, másrészt a nemzetbiztonság védelmének garantálására irányul.

64 A Bíróság már kimondta, hogy a légi közlekedés biztonságának garantálására irányuló célkitűzés a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerinti jogszerű célkitűzésnek minősül (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 69. pont). A nemzetbiztonság védelmének biztosítására vonatkozó célkitűzést ugyanezen rendelkezés értelmében szintén jogszerű célkitűzésnek kell tekinteni.

65 Meg kell azonban vizsgálni, hogy a DQ által alkalmazott pilóták munkaszerződésének a 60. életévük betöltésekor való automatikus megszűnésének előírásával az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás arányos követelményt írt-e elő.

66 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2000/78 irányelv (23) preambulumbekezdése pontosítja, hogy csak „nagyon korlátozott körülmények között” igaz az, hogy igazolható az eltérő bánásmód, ha többek között a korhoz kapcsolódó jellemző lényeges és meghatározó szakmai követelményt képez (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 71. pont).

67 Egyébiránt a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdését szigorúan kell értelmezni, amennyiben az eltérést enged a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvétől (2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 72. pont).

68 A 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573) 75. pontjában a Bíróság kimondta, hogy a szociális partnerek azzal, hogy 60 évben határozták meg azt a korhatárt, amelytől a közforgalmi pilótákat úgy tekintik, mint akik többé nem rendelkeznek a szakmai tevékenységük gyakorlásához szükséges fizikai képességekkel, holott a nemzeti és a nemzetközi szabályozás bizonyos feltételekkel ezt 65 éves korig lehetővé teszi, a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével ellentétes, aránytalan követelményt támasztottak az említett pilótákkal szemben.

69 Mindazonáltal a jelen ítélet 53–55. pontjában kifejtett indokok miatt a kereskedelmi célú légi fuvarozásban alkalmazandó ilyen megoldás nem ültethető át a jelen ügyre.

70 Ilyen körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság feladata az alapügyben szereplő összes körülményre tekintettel megvizsgálni, hogy figyelemmel a DQ által végzett tevékenységek sajátos jellegére és az e társaság által alkalmazott pilótákra háruló fizikai követelményekre az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás arányosnak tekinthető-e a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében.

71 Következésképpen a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi

járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében arányos, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni.

72 A fenti megfontolások összességére tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy:

– a 2000/78 irányelv 2. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében szükséges a közrend fenntartásához, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni;

– a 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében arányos, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni.

A költségekről

73 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

A foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27-i 2000/78/EK tanácsi irányelv 2. cikkének (5) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében szükséges a közrend fenntartásához, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni.

A 2000/78 irányelv 4. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem összeegyeztethetetlen az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely a tagállam nemzetbiztonságának védelmével kapcsolatos tevékenységek céljára használt légi járműveket üzemeltető társaság által alkalmazott pilóták munkaviszonyának automatikus megszűnését írja elő a pilóták 60. életévének betöltésekor, feltéve, hogy az ilyen szabályozás e rendelkezés értelmében arányos, amit a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni.

Aláírások

[i] — A jelen szöveg kulcskifejezéseket tartalmazó részében az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.