Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 5 lipca 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 — Załącznik I, pkt FCL.065 lit. b) — Zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym przez posiadacza licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat — Ważność — Karta praw podstawowych Unii Europejskiej — Artykuł 15 — Wolność wyboru zawodu — Artykuł 21 — Równość traktowania — Dyskryminacja ze względu na wiek — Zarobkowy transport lotniczy — Pojęcie

W sprawie C-190/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesarbeitsgericht (federalny sąd pracy, Niemcy) postanowieniem z dnia 27 stycznia 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 5 kwietnia 2016 r., w postępowaniu:

**Werner Fries**

przeciwko

**Lufthansa CityLine GmbH,**

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: R. Silva de Lapuerta (sprawozdawca), prezes izby, E. Regan, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev i S. Rodin, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu W. Friesa przez M. Menschinga, Rechtsanwalt,

— w imieniu Lufthansa CityLine GmbH przez C. Schalasta, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez G. Palatiellę, avvocato dello Stato,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez D. Martina, W. Möllsa oraz F. Wilmana, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niemiecki.

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 21 marca 2017 r.,

wydaje następujący

## Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy ważności oraz – pomocniczo – wykładni pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. 2011, L 311, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między W. Friesem a Lufthansa CityLine GmbH (zwaną dalej „spółką Lufthansa"), liniami lotniczymi z siedzibą w Niemczech, w przedmiocie wypłaty wynagrodzenia, które miałoby być należne W. Friesowi od spółki Lufthansa za miesiące listopad i grudzień 2013 r.

### Ramy prawne

#### *Prawo międzynarodowe*

#### *Konwencja chicagowska*

3 Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (zwana dalej „konwencją chicagowską"), została ratyfikowana przez wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej, przy czym sama Unia nie jest stroną tej konwencji. Mocą tej konwencji ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), której celem – zgodnie z art. 44 tejże konwencji – jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie stworzenia międzynarodowych przewozów lotniczych i stymulowanie ich rozwoju.

4 Załącznik 1 do konwencji chicagowskiej, zatytułowany „Licencjonowanie personelu", przyjęty przez radę ICAO, zawiera wszystkie normy i zalecane praktyki regulujące wydawanie licencji członkom załogi lotniczej (pilotom, mechanikom pokładowym i nawigatorom), kontrolerom ruchu lotniczego, radiooperatorom lotniczym, technikom ds. obsługi i pracownikom technicznym ruchu lotniczego. Załącznik ten w szczególności zawiera następujące przepisy:

„2.1.10.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów, nie powinno ich posiadaczom zezwalać na wykonywanie czynności pilota dowódcy statku powietrznego zaangażowanego [uczestniczącego] w międzynarodowym transporcie zarobkowym, jeśli [ci] posiadacze licencji skończyli 60 lat lub 65 lat w przypadku wykonywania operacji przez więcej niż jednego pilota, gdzie młodszy z pilotów nie ukończył 60 roku życia.

2.1.10.2 Zalecenie – Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów, nie powinno ich posiadaczom zezwalać na wykonywanie czynności drugiego pilota na statku powietrznym zaangażowanym [uczestniczącym] w międzynarodowym transporcie zarobkowym, jeśli [ci] posiadacze licencji skończyli 65 lat".

### *JAR-FCL 1*

5 Przepisy międzynarodowe dotyczące pilotów prywatnych, zawodowych i pilotów linii lotniczych zostały wypracowane przez instytucje międzynarodową, zwaną Joint Aviation Authorities, której członkiem jest Republika Federalna Niemiec. Jednym z uregulowań jest Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (zwane dalej „JAR-FCL 1"), przyjęte w dniu 15 kwietnia 2003 r. JAR-FCL 1 zostało opublikowane przez Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Flugzeug) (federalne ministerstwo transportu i budownictwa) w *Bundesanzeiger* nr 80a z dnia 29 kwietnia 2003 r.

6 Punkt 1.060 JAR-FCL 1 precyzuje:

„Ograniczenia dotyczące posiadaczy licencji pilota, którzy ukończyli 60 rok życia:

a) osoby w wieku od 60 do 64 roku życia:

posiadacz licencji pilota, który ukończył 60 rok życia, nie może być powoływany do czynnej służby jako pilot samolotu w ramach obsługi transportu zawodowego, chyba że:
1) jest członkiem załogi samolotu składającej się z większej liczby pilotów,
2) i inni piloci nie ukończyli jeszcze 60 roku życia.

b) osoby mające 65 lat:

posiadacz licencji pilota, który ukończył 65 rok życia, nie może być powoływany do czynnej służby jako pilot samolotu w ramach obsługi transportu zawodowego [zarobkowego]".

### *Prawo Unii*

### *Rozporządzenie (WE) nr 216/2008*

7 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. 2008, L 79, s. 1) stanowi w art. 2 ust. 1:

„Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie".

### *Rozporządzenie nr 1178/2011*

8 Motywy 1 i 11 rozporządzenia nr 1178/2011 mają następujące brzmienie:

„(1) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 ma na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Rozporządzenie to określa środki realizacji tego celu, a także pozostałych celów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

[…]

(11) Aby zapewnić płynne przejście oraz zagwarantować wysoki, ujednolicony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie szkolenia pilotów oraz sprawności fizycznej i psychicznej. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne

i procedury administracyjne uzgodnione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Wspólne Władze Lotnicze (JAA) do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju".

9 Artykuł 3 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zatytułowany „Wydawanie licencji [pilotów] i orzeczeń lekarskich […]", stanowi:

„Bez uszczerbku dla przepisów art. 7 piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać wymagania techniczne i wymogi procedur administracyjnych określone w załącznikach I i IV do niniejszego rozporządzenia".

10 Punkt FCL.010 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zatytułowany „Definicje", stanowi:

„Do celów niniejszej części stosuje się następujące definicje:

[…]

»Zarobkowy transport lotniczy« oznacza przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

[…]".

11 Punkt FCL.065 załącznika I, zatytułowany „Ograniczenie uprawnień posiadaczy licencji w wieku 60 lat i starszych w zarobkowym transporcie lotniczym", stanowi:

„a) 60–64 lat. Samoloty i śmigłowce. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 60 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, chyba że:
   1) jest członkiem załogi wieloosobowej; oraz
   2) jest jedynym pilotem wśród załogi lotniczej, który osiągnął wiek 60 lat.

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

### *Prawo niemieckie*

12 Paragraf 241 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, zwanego dalej „BGB"), zatytułowany „Obowiązki wynikające ze stosunku zobowiązaniowego", stanowi w ust. 2:

„Stosunek zobowiązaniowy może zgodnie ze swoją treścią zobowiązywać każdą ze stron do uwzględniania praw, dóbr prawnych i interesów drugiej strony".

13 Zgodnie z § 280 ust. 1 BGB „[j]eżeli dłużnik naruszy obowiązek ze stosunku zobowiązaniowego, wierzyciel może żądać odszkodowania za poniesioną wskutek tego szkodę".

14 Paragraf 293 BGB, zatytułowany „Zwłoka w odbiorze", stanowi:

„Wierzyciel popada w zwłokę, jeżeli nie odbiera zaoferowanego mu świadczenia".

15 Paragraf 297 BGB, zatytułowany „Niezdolność dłużnika", ma następujące brzmienie:

„Wierzyciel nie popada w zwłokę, jeżeli dłużnik w chwili oferty nie jest w stanie spełnić świadczenia".

16 Paragraf 615 BGB, zatytułowany „Wynagrodzenie w przypadku zwłoki w odbiorze i w przypadku ryzyka gospodarczego”, stanowi:

„Jeżeli osoba uprawniona do otrzymania usług popada w zwłokę z odbiorem usług, to zobowiązany może żądać uzgodnionego wynagrodzenia za niespełnione wskutek zwłoki usługi, nie będąc zobowiązanym do późniejszego świadczenia.

[…]”.

**Postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

17 Werner Fries, skarżący w postępowaniu głównym, był zatrudniony przez spółkę Lufthansa w charakterze pilota dowódcy w okresie od 1986 r. do 31 grudnia 2013 r. Ponadto na podstawie aneksu do umowy uczestniczył on także w szkoleniu innych pilotów.

18 W październiku 2013 r. skarżący w postępowaniu głównym osiągnął wiek 65 lat. W dniu 31 grudnia 2013 r. jego umowa o pracę wygasła z powodu osiągnięcia wieku uprawniającego do emerytury w ramach systemu publicznego, zgodnie z obowiązującym porozumieniem zbiorowym.

19 Od dnia 31 października 2013 r. spółka Lufthansa nie zatrudniała już W. Friesa, twierdząc, iż zgodnie z pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 nie miał on już od tej daty prawa do występowania w charakterze pilota w zarobkowym transporcie lotniczym.

20 Z odesłania prejudycjalnego wynika, że w okresie od 31 października 2013 r. do 31 grudnia 2013 r. W. Fries dysponował nadal ogólną licencją do wykonywania lotów liniowych (ATPL), wraz z uprawnieniem na typ statku powietrznego Embraer, uprawnieniem Type Rating Instructor (TRI) do szkolenia pilotów na statkach powietrznych typu Embraer w samolocie i w symulatorze, uprawnieniem Type Rating Examiner (TRE) do przeprowadzania egzaminów w samolocie i w symulatorze w celu wydania lub przedłużenia licencji na typ statku powietrznego Embraer i, jako Senior Examiner (SEN), uprawnieniem do przeprowadzania egzaminów na Type Rating Examiners (TREs) niezależnie od typu statku powietrznego.

21 Werner Fries podnosi przed Bundesarbeitsgericht (federalnym sądem pracy, Niemcy) niezgodność z prawem odmowy zatrudnienia go przez spółkę Lufthansa jako pilota i żąda, aby zasądzono od tej spółki zapłatę wynagrodzenia przysługującego mu za listopad i grudzień 2013 r.

22 W tym względzie sąd odsyłający zauważa, że zgodnie z prawem krajowym pracodawca „popada w zwłokę” w odbiorze, jeżeli w ramach dającego się zrealizować stosunku pracy nie odbiera świadczenia zaoferowanego mu należycie przez pracownika. W takim wypadku, choć pracownik nie świadczy pracy, może żądać od pracodawcy wynagrodzenia, jakie otrzymałby, gdyby ten ostatni przyjął świadczenie pracy w okresie zwłoki. Zwłoka w odbiorze przez pracodawcę oferty świadczenia pracy jest jednak wykluczona w wypadku, gdy pracownik nie jest w stanie wykonać świadczenia. Jeżeli niemożliwe jest wykonanie przez pracownika w całości lub w części świadczenia uzgodnionego w umowie o pracę, na pracodawcy ciąży obowiązek zlecenia pracownikowi innych prac, które jest on w stanie wykonać. W razie nieprzestrzegania tego obowiązku pracodawca może zostać zobowiązany do zapłaty odszkodowania.

23 Spółka Lufthansa twierdzi, że nie można jej przypisać zwłoki w odbiorze oferty pracy ze strony W. Friesa w listopadzie i grudniu 2013 r., ponieważ skarżący w postępowaniu głównym nie miał już, od momentu ukończenia 65 roku życia, prawa pracy w charakterze pilota liniowego w zarobkowym transporcie lotniczym na podstawie pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, tak więc od dnia 1 listopada 2013 r. do zakończeniu stosunku pracy nie był w stanie wykonać uzgodnionego świadczenia.

24 Sąd odsyłający ma jednak wątpliwości odnośnie do ważności pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do tego rozporządzenia w świetle postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą"), a w szczególności w świetle zakazu dyskryminacji ze względu na wiek zawartego w art. 21 ust. 1 karty oraz ustanowionego w jej art. 15 ust. 1 prawa do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu.

25 Ponadto o ile pkt FCL.065 lit. b) załącznika I o tego samego rozporządzenia jest zgodny z kartą, o tyle sąd odsyłający uważa, że W. Fries mógł dochodzić swojej wierzytelności z tytułu odszkodowania na podstawie prawa krajowego, gdyby okazało się, że mógł on jeszcze wykonywać po ukończeniu 65 roku życia loty w ramach przebazowania samolotu lub pracować na pokładzie jako szkoleniowiec i egzaminator. Taka wierzytelność zależałaby od wykładni pojęcia „zarobkowego transportu lotniczego" w rozumieniu pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 w związku z pkt FLC.010 tego załącznika.

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

„1) Czy pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodny z zakazem dyskryminacji ze względu na wiek przewidzianym w art. 21 ust. 1 karty?

2) Czy pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodny z art. 15 ust. 1 karty, zgodnie z którym każdy ma prawo do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu?

3) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzących na pytania pierwsze i drugie:
   a) Czy pojęciem »zarobkowego transportu lotniczego« w rozumieniu pkt FCL.065 lit. b) bądź definicji tego pojęcia w pkt FCL.010 [załącznika I] do rozporządzenia nr 1178/2011 objęte jest także tak zwane przebazowanie samolotu w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta?
   b) Czy pojęciem »zarobkowego transportu lotniczego« w rozumieniu pkt FCL.065 lit. b) bądź definicji tego pojęcia w pkt FCL.010 [załącznika I] do rozporządzenia nr 1178/2011 objęte jest szkolenie i przeprowadzanie egzaminów, podczas których mający ponad 65 lat pilot przebywa w kabinie załogi jako członek załogi niewykonujący czynności lotniczych?".

## W przedmiocie pytań prejudycjalnych

### *W przedmiocie pierwszego i drugiego pytania prejudycjalnego*

27 Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy przeanalizować łącznie, sąd odsyłający zamierza zasadniczo do wyjaśnienia, czy pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 178/2011 jest ważny w świetle art. 15 ust. 1 lub art. 21 ust. 1 karty.

28 W celu udzielenia odpowiedzi na te pytania należy ustalić w pierwszej kolejności, czy prawodawca Unii naruszył zasadę niedyskryminacji ustanowioną w art. 21 ust. 1 karty, w myśl którego „zakazana jest wszelka dyskryminacja w szczególności ze względu na […] wiek", gdy zakazał posiadaczom licencji pilota po osiągnięciu wieku 65 lat pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym. W drugiej kolejności należy sprawdzić, czy prawodawca Unii, przewidując taki zakaz, naruszył ustanowione w art. 15 ust. 1 karty prawo do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu w odniesieniu do posiadaczy licencji, których dotyczy ten zakaz.

***Odnośnie do art. 21 ust. 1 karty***

29 Zasada równego traktowania stanowi zasadę ogólną prawa Unii, wyrażoną w art. 20 karty, której szczególnym wyrazem jest zasada niedyskryminacji ujęta w art. 21 ust. 1 karty.

30 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału rzeczona ogólna zasada wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a odmienne sytuacje nie były traktowane jednakowo, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 1 marca 2011 r., Association belge des Consommateurs Test-Achats i in., C-236/09, EU:C:2011:100, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

31 Stąd należy wpierw zbadać, czy pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 ustanawia różnicę w traktowaniu ze względu na wiek.

32 Na podstawie tego przepisu posiadacze licencji pilota nie mają prawa pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym po osiągnięciu wieku 65 lat.

33 Punkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 przyznaje tym samym mniej korzystne traktowanie posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat w porównaniu w posiadaczami licencji, którzy nie przekroczyli 65 lat.

34 W konsekwencji należy stwierdzić, że przepis ten ustanawia różnicę w traktowaniu ze względu na wiek.

35 W drugiej kolejności należy zbadać, czy ta różnica w traktowaniu jest jednak zgodna z art. 21 ust. 1 karty w zakresie, w jakim odpowiada kryteriom, o których mowa w art. 52 ust. 1 tego aktu.

36 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z brzmieniem art. 52 ust. 1 karty wszelkie ograniczenia w korzystaniu z praw i wolności uznanych w karcie muszą być przewidziane ustawą i muszą szanować istotę wspomnianych praw i wolności. Z zastrzeżeniem poszanowania zasady proporcjonalności ograniczenia mogą być wprowadzone wyłącznie wtedy, gdy są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię lub potrzebom ochrony praw i wolności innych osób.

37 Tymczasem bezsporne jest, że ustanowiony względem posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym należy uznać za przewidziany ustawą w rozumieniu art. 52 ust. 1 karty, skoro wynika z pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

38 Ponadto jak stwierdził rzecznik generalny w pkt 33 swojej opinii, ograniczenie to respektuje zasadniczą treść zasady niedyskryminacji. Nie podważa ono bowiem tej zasady jako takiej, jako że dotyczy jedynie jej ograniczonego aspektu – restrykcji w pełnieniu funkcji pilota dla celów bezpieczeństwa lotniczego (zob. analogicznie wyrok z dnia 29 kwietnia 2015 r., Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, pkt 54).

39 Należy jednak jeszcze zbadać, czy ograniczenie to odpowiada celowi interesu ogólnego w rozumieniu art. 52 ust. 1 karty, i jeżeli tak, czy jest ono zgodne z zasadą proporcjonalności w rozumieniu tego przepisu.

40 Odnośnie do celu realizowanego przez pkt FCL.065 lit. b) załącznika I rozporządzenia nr 1178/2011 należy zauważyć, że jak wynika z tytułu tego rozporządzenia, określa ono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem zgodnie z rozporządzeniem nr 216/2008. Rozporządzenie nr 1178/2011 zostało również przyjęte w celu wykonania przepisów rozporządzenia nr 216/2008.

41 Skoro pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 stanowi środek wykonawczy rozporządzenia nr 216/2008, to należy stwierdzić, że przepis analizowany w tej sprawie realizuje ten sam cel co to ostatnie rozporządzenie, czyli stworzenie i utrzymanie jednolitego podwyższonego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, tak jak to wynika zarówno z art. 2 rozporządzenia nr 216/2008, jak i motywów 1 i 11 rozporządzenia nr 1178/2011.

42 Tymczasem należy zauważyć, że jeśli chodzi o bezpieczeństwo lotnicze, Trybunał orzekł przy okazji wykładni art. 2 ust. 5 i art. 4 ust. 1 dyrektywy Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiającej ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy (Dz.U. 2000, L 303, s. 16), że cel zagwarantowania bezpieczeństwa lotnictwa jest celem zgodnym z prawem w rozumieniu tych przepisów (zob. podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., EU:C:2011:573, C-447/09, pkt 58, 69).

43 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że cel polegający na stworzeniu i utrzymaniu jednolitego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie stanowi cel interesu ogólnego.

44 Należy zatem sprawdzić, czy ustanawiając względem posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 nakłada na nich wymóg proporcjonalny, czyli czy taki środek jest odpowiedni do osiągnięcia realizowanego celu i czy nie wykracza ponad to, co jest do tego konieczne.

45 Odnośnie przede wszystkim do odpowiedniego charakteru takiego przepisu w świetle realizowanego celu z orzecznictwa Trybunału wynika, że co się tyczy bezpieczeństwa lotów, środki mające na celu uniknięcie wypadków lotniczych poprzez kontrolę sprawności i zdolności fizycznych pilotów, aby ludzkie niedostatki nie stały się przyczyną wypadków, są niezaprzeczalnie środkami służącymi bezpieczeństwu ruchu lotniczego (zob. analogicznie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 58).

46 Ponadto należy zauważyć, że Trybunał, po tym jak podkreślił, iż jeśli chodzi o pilotów liniowych, jest rzeczą fundamentalną, by posiadali szczególne zdolności fizyczne, ponieważ niedostatki fizyczne w tym zawodzie mogą mieć poważne konsekwencje, stwierdził, iż jest niezaprzeczalne, że te zdolności pogarszają się z wiekiem (zob. podobnie wyrok z dnia 13 września 2011 r., Prigge i in., C-447/09, EU:C:2011:573, pkt 67).

47 A zatem postanowienia pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 są odpowiednie dla osiągnięcia realizowanego celu interesu ogólnego w zakresie, w jakim pozwalają wykluczyć, by zmniejszenie tych zdolności fizycznych po ukończeniu 65 roku życia nie stało się źródłem wypadków.

48 Należy zatem przypomnieć, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, że ustawodawstwo krajowe jest odpowiednie do zapewnienia realizacji wskazanego celu, tylko jeśli jego osiągnięcie jest rzeczywistym przedmiotem troski tego ustawodawstwa w sposób spójny i systematyczny i że odstępstwa od przepisów ustawy mogą w pewnych sytuacjach naruszać jej spójność, w szczególności gdy ze względu na swój zakres prowadzą do rezultatu sprzecznego z celem zamierzonym przez tę ustawę (zob. wyrok z dnia 21 lipca 2011 r., Fuchs i Koehler, C-159/10 i C-160/10, EU:C:2011:508, pkt 85, 86).

49 W tym względzie z brzmienia pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 wynika, że granica wieku wynosząca 65 lat nie ma zastosowania w dziedzinie niezarobkowego transportu lotniczego. W opinii W. Friesa takie wykluczenie narusza spójność tego przepisu w świetle realizowanego przez niego celu, powodując w ten sposób, że analizowane ograniczenie jest nieproporcjonalne.

50 Niemniej jednak ustanawiając taką granicę wieku w ramach samego zarobkowego transportu lotniczego prawodawca Unii uwzględnił różnice między tym rodzajem transportu a transportem lotniczym o charakterze niezarobkowym, czyli w szczególności największą techniczną złożoność statków powietrznych wykorzystywanych w zarobkowym transporcie lotniczym i większą liczbę osób, których ta dziedzina dotyczy, ponieważ takie różnice stanowią uzasadnienie dla ustanowienia odmiennych norm, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym dla tych dwóch rodzajów transportu.

51 W tych warunkach okoliczność, że granica wieku wynosząca 65 lat ma zastosowanie jedynie do dziedziny zarobkowego transportu lotniczego, wydaje się być tego rodzaju, że raczej służy wzmocnieniu niż osłabieniu charakteru proporcjonalnego analizowanego środka.

52 Tak więc ustanowiony w odniesieniu do posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym stanowi odpowiedni środek dla utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie.

53 Jeśli chodzi następnie o kwestię, czy taki środek wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonych celów, i nadmiernie godzi w interesy pracowników, którzy osiągnęli 65 rok życia, należy przyjrzeć się temu przepisowi w kontekście prawnym, w jaki się on wpisuje, i uwzględnić zarówno szkodę, jaką może powodować względem określonych osób, jak i korzyści, jakie czerpie ze niego społeczeństwo w ogólności oraz wchodzące w jego skład jednostki (zob. analogicznie wyrok z dnia 5 lipca 2012 r., Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).

54 W tym względzie należy przypomnieć, że pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest częścią reguł ustanowionych przez prawodawcę Unii definiujących wymogi stosowane względem personelu pilotującego w lotnictwie cywilnym w celu zagwarantowania, by personel był wykwalifikowany, świadomy i kompetentny, dla jak najlepszego wykonania powierzonych funkcji i w celu poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie.

55 Ponieważ w łańcuchu osób działających w ramach lotnictwa piloci statków powietrznych stanowią zasadnicze ogniwo, kompetencja tych specjalistów pozostaje jedną z podstawowych gwarancji niezawodności i bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W tym kontekście przyjęcie środków mających na celu zagwarantowanie, aby tylko osoby charakteryzujące się wymaganymi cechami fizycznymi były uprawnione do pilotowania statków powietrznych, jest niezbędny w celu zredukowania do minimum ryzyka awarii powstałej wskutek błędu ludzkiego.

56 W takich warunkach nie wydaje się nieracjonalne, żeby prawodawca Unii, mając na uwadze znaczenie czynnika ludzkiego w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz stopniowe z biegiem lat obniżenie zdolności fizycznych wymaganych do wykonywania zawodu pilota, uważał za konieczne określenie limitu wieku dla pełnienia funkcji pilota w ramach zarobkowego transportu lotniczego w celu utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie.

57 Jeśli chodzi o określenie granicy wieku właśnie na 65 lat – W. Fries podważa taką granicę, podnosząc w szczególności, że po pierwsze, żadne szczegółowo sporządzone dane medyczne nie świadczą o poważnym zagrożeniu związanym z działalnością w zarobkowym transporcie lotniczym pilotów w wieku 65 lat lub więcej, oraz po drugie, obniżenie zdolności fizycznych i psychicznych nie rozpoczyna się z osiągnięciem pewnego wieku, zależy od czynników indywidualnych, a wśród nich w szczególności historii życia.

58 Jednakże takich argumentów nie można uwzględnić.

59 Przede wszystkim należy bowiem przypomnieć, że prawodawca Unii dysponuje szerokim zakresem uznania w odniesieniu do złożonych kwestii o charakterze medycznym, takich jak kwestia, czy szczególne zdolności fizyczne niezbędne do wykonywania zawodu pilota liniowego występują u osób

po osiągnięciu określonego wieku, a w wypadku istnienia niepewności dotyczącej istnienia lub zakresu ryzyka dla zdrowia ludzi prawodawca Unii może przyjąć środki ochronne bez konieczności oczekiwania, aż rzeczywistość i powaga tego ryzyka zostaną w pełni wykazane (zob. analogicznie wyrok z dnia 22 maja 2014 r., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, pkt 64, 65).

60 Zważywszy na ścisły związek istniejący między bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym i ochroną członków załogi, pasażerów i mieszkańców stref przelotowych, gdy ustawodawca Unii decyduje się na określenie granicy wieku takiego jak w niniejszej sprawie, może on przy wystąpieniu braku pewności naukowej preferować środki, co do których jest pewien, że zapewnią wysoki poziom bezpieczeństwa, pod warunkiem że są one oparte na obiektywnych danych.

61 W tym względzie należy przede wszystkim zauważyć, że granicę wieku 65 lat można uznać za wystarczająco zaawansowaną, aby mogła służyć za maksymalny wiek dopuszczenia do wykonywania działalności pilota w dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego (zob. analogicznie wyrok z dnia 12 stycznia 2010 r., Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, point 52).

62 Następnie trzeba stwierdzić, że pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 odzwierciedla międzynarodowe normy w dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego, do których zresztą wyraźnie odwołuje się motyw 11 tego rozporządzenia i które określają tę samą granicę wieku.

63 Jak stwierdził rzecznik generalny w pkt 56 swojej opinii – jako że takie normy przyjęto na podstawie szeroko zakrojonej debaty i wiedzy zawodowej, stanowią one jako obiektywne i wyważone odniesienia dla decydentów szczególnie solidny element przy ocenie proporcjonalności przepisu prawa Unii analizowanego w niniejszej sprawie.

64 Ponadto z uwagi na przysługującą prawodawcy Unii swobodę oceny nie można twierdzić, że ma on obowiązek przewidzenia zamiast granicy wieku – indywidualnego badania zdolności fizycznych i psychicznych każdego posiadacza licencji pilota po osiągnięciu wieku 65 lat.

65 W tym względzie – jak zauważył rzecznik generalny w szczególności w pkt 60 i 61 swojej opinii – prawodawca dokonał wyboru połączenia podejścia zindywidualizowanego dla przedziału wiekowego 60–64 lat, z granicą wieku 65 lat, co w świetle powyższych rozważań stanowi wybór całkowicie zakotwiczony we właściwych normach międzynarodowych, które same oparte są aktualnym stanie opinii medycznych w tej dziedzinie.

66 Ponadto należy podkreślić, że rzeczona granica wieku nie pociąga za sobą automatycznego skutku w postaci zmuszenia danych osób do wycofania się definitywnie z rynku pracy, ponieważ granica ta nie tworzy przymusowego systemu przechodzenia na emeryturę z urzędu i nie oznacza koniecznie, że stosunek pracy winien być zakończony z powodu osiągnięcia wieku 65 lat (zob. analogicznie wyrok z dnia 5 lipca 2012 r., Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, pkt 40).

67 Punkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 nie wyklucza posiadaczy licencji pilota po osiągnięciu wieku 65 lat z wszelkiej działalności w dziedzinie transportu lotniczego, lecz jedynie zakazuje tym posiadaczom podejmowania działalności w charakterze pilota w ramach zarobkowego transportu lotniczego.

68 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że ustanowiony w odniesieniu do posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia realizowanego celu interesu ogólnego.

69 Z powyższego wynika, że różnica w traktowaniu ze względu na wiek ustanowiona w pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodna z art 21 ust. 1 karty.

***Odnośnie do art. 15 ust. 1 karty***

70 Artykuł 15 ust. 1 karty ustanawia prawo każdej osoby do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego zawodu.

71 W niniejszej sprawie zastosowanie pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 pociąga za sobą ograniczenie swobody wykonywania zawodu posiadaczy licencji pilotów, którzy osiągnęli wiek 65 lat, ponieważ nie mogą oni już od daty swoich 65. urodzin wykonywać zawodu pilota w dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego.

72 Niemniej jednak jak już zauważono w pkt 36 niniejszego wyroku, art. 52 ust. 1 karty dopuszcza wprowadzenie ograniczeń w wykonywaniu praw i wolności ustanowionych w karcie, o ile przewidziane są one ustawą, szanują istotę tych praw i wolności, są zgodne z zasadą proporcjonalności oraz o ile są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznanym przez Unię lub potrzebom ochrony praw i wolności innych osób.

73 W odniesieniu w szczególności do wolności wyboru zawodu i prowadzenia działalności gospodarczej należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału wolność wykonywania zawodu, podobnie jak prawo własności, nie ma charakteru absolutnego, lecz powinna być rozpatrywana przez pryzmat jej funkcji w społeczeństwie. W konsekwencji wykonywanie tego prawa może zostać poddane ograniczeniom, pod warunkiem że ograniczenia te rzeczywiście odpowiadają celom Unii służącym interesowi ogólnemu i nie stanowią, w świetle zamierzonego celu, nieproporcjonalnej i niemożliwej do przyjęcia ingerencji, która naruszałaby istotę tego prawa (zob. wyrok z dnia 6 września 2012 r., Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

74 Jak wynika z pkt 37 niniejszego wyroku, ustanowiony w odniesieniu do posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym należy uznać za przewidziany ustawą w rozumieniu art. 52 ust. 1 karty.

75 Ponadto analizowany zakaz nie narusza samej istoty swobody wykonywania zawodu, ponieważ jedynie nakłada pewne ograniczenia na działalności zawodową posiadaczy licencji pilota po osiągnięciu wieku 65 lat.

76 Jeśli chodzi o cel realizowany przez sporny przepis, to z pkt 40 i 43 niniejszego wyroku wynika, że pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 zmierza do ustanowienia i utrzymania wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, co stanowi cel interesu ogólnego.

77 Odnośnie do kwestii przestrzegania zasady proporcjonalności z pkt 45–52 niniejszego wyroku wynika, że środek analizowany w niniejszej sprawie jest właściwy w celu zagwarantowania realizacji celu interesu ogólnego.

78 Ponadto ogół rozważań przytoczonych w pkt 53–68 niniejszego wyroku pozwala na konkluzję, że ustanawiając przepis, którego ważność jest podważana, prawodawca Unii dokonał wyważenia z jednej strony względów bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz z drugiej strony indywidualnego prawa posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, do pracy i wykonywania wybranego przez nich zawodu w sposób, którego nie można uznać za nieproporcjonalny w stosunku do zamierzonych celów.

79 Tak więc nałożony na posiadaczy licencji pilota, którzy osiągnęli wiek 65 lat, zakaz pełnienia funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym ustanowiony w pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 jest zgodny z art. 15 ust. 1 karty.

80 Mając na względzie całość powyższych rozważań, należy stwierdzić, że badanie pytań pierwszego i drugiego nie wykazało niczego, co mogłoby mieć wpływ na ważność pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 w świetle art. 15 ust. 1 lub art. 21 ust. 1 karty.

***W przedmiocie pytania trzeciego***

81 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający zasadniczo zmierza do ustalenia, czy pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 należy interpretować w ten sposób, że zakazuje on posiadaczowi licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, pełnienia funkcji pilota w związku z tak zwanym przebazowaniem samolotu w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta, oraz pełnienia funkcji niewchodzącego w skład załogi lotniczej instruktora lub egzaminatora na pokładzie statku powietrznego.

82 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie należy przypomnieć, że na podstawie pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do tego rozporządzenia posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym.

83 Tak więc z brzmienia samego tego przepisu wynika, że jedynie przypadki spełniające kumulatywnie trzy przesłanki: że dany posiadacz licencji pilota osiągnął wiek 65 lat, że pełni funkcję pilota statku powietrznego i że ten statek powietrzny uczestniczy w zarobkowym transporcie lotniczym, podlegają ograniczeniu przewidzianemu mocą tego przepisu.

84 W tym kontekście należy zauważyć, że pkt FCL.010 załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 dosłownie definiuje pojęcie „zarobkowego transportu lotniczego” jako oznaczające przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

85 Tymczasem jeśli chodzi o tak zwane przebazowanie samolotu – jak wynika z postanowienia odsyłającego i z brzmienia trzeciego pytania – to takie loty nie służą do transportu pasażerów ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta.

86 Ponadto jeśli chodzi o działalność związaną ze szkoleniem i egzaminowaniem pilotów, to bezsporne jest, że posiadacz licencji pilota, choć znajduje się w kabinie samolotu w charakterze instruktora lub egzaminatora, nie pilotuje samolotu.

87 Należy zatem stwierdzić, że ani loty w ramach przebazowania samolotu, ani praca na pokładzie w charakterze szkoleniowca lub egzaminatora nie wchodzą w zakres środka, o którym mowa w pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

88 W świetle powyższych rozważań na pytanie trzecie należy udzielić odpowiedzi, że pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 należy interpretować w ten sposób, że nie zakazuje on posiadaczowi licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, ani pełnienia funkcji pilota w związku z tak zwanym przebazowaniem samolotu w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta, ani też pełnienia funkcji niewchodzącego w skład załogi lotniczej instruktora lub egzaminatora na pokładzie statku powietrznego.

**W przedmiocie kosztów**

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

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

1) **Badanie pierwszego i drugiego pytania nie wykazało niczego, co mogłoby mieć wpływ na ważność pkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w świetle art. 15 ust. 1 lub art. 21 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.**

2) **Punkt FCL.065 lit. b) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 należy interpretować w ten sposób, że nie zakazuje on posiadaczowi licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, ani pełnienia funkcji pilota w związku z tak zwanym przebazowaniem samolotu w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego, podczas którego nie są przewożeni ani pasażerowie, ani ładunek lub poczta, ani też pełnienia funkcji niewchodzącego w skład załogi lotniczej instruktora lub egzaminatora na pokładzie statku powietrznego.**

Podpisy