Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 5. júla 2017 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 — Príloha I bod FCL.065 písm. b) — Zákaz držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave — Platnosť — Charta základných práv Európskej únie — Článok 15 — Slobodná voľba povolania — Článok 21 — Rovnosť zaobchádzania — Diskriminácia na základe veku — Obchodná letecká doprava — Pojem“

Vo veci C-190/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory, Nemecko) z 27. januára 2016 a doručený Súdnemu dvoru 5. apríla 2016, ktorý súvisí s konaním:

Werner Fries

proti

Lufthansa CityLine GmbH,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predsedníčka prvej komory R. Silva de Lapuerta (spravodajkyňa), sudcovia E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev a S. Rodin,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Werner Fries, v zastúpení: M. Mensching, Rechtsanwalt,

— Lufthansa CityLine GmbH, v zastúpení: C. Schalast, Rechtsanwalt,

— talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci M. G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— Európska komisia, v zastúpení: D. Martin, W. Mölls a F. Wilman, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 21. marca 2017,

* Jazyk konania: nemčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka platnosti a subsidiárne výkladu bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 2011, s. 1).

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi pánom Wernerom Friesom a Lufthansou CityLine GmbH (ďalej len „Lufthansa“), leteckou spoločnosťou so sídlom v Nemecku, vo veci zaplatenia odmeny, ktorú údajne Lufthansa dlhuje pánovi Friesovi za november a december roku 2013.

Právny rámec

Medzinárodné právo

Chicagský dohovor

3 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný v Chicagu 7. decembra 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“) bol ratifikovaný všetkými členskými štátmi Európskej únie, ktorá však sama zmluvnou stranou uvedeného dohovoru nie je. Týmto dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), ktorej cieľom je podľa článku 44 tohto dohovoru rozvíjať zásady a techniku medzinárodného lietania a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

4 Pod názvom „Preukaz spôsobilosti zamestnancov“ príloha I Chicagského dohovoru prijatá Radou ICAO zoskupuje odporúčané normy a postupy, ktoré upravujú vydávanie preukazov spôsobilosti členom letovej posádky (piloti, palubní technici, navigátori), kontrolórom leteckej dopravy, rádiooperátorom leteckej stanice, technickým údržbárom a technickým agentom prevádzky. Uvedená príloha osobitne obsahuje tieto ustanovenia:

„2.1.10.1 Zmluvný štát, ktorý vydal preukaz spôsobilosti pilota, umožní držiteľovi tohto preukazu pôsobiť ako veliaci pilot lietadla v medzinárodnej obchodnej leteckej doprave do dosiahnutia veku 60 rokov alebo do veku 65 rokov, pokiaľ je v lietadle viac pilotov a druhý pilot má menej ako 60 rokov.

2.1.10.2 Odporúčania – Odporúča sa, aby zmluvný štát, ktorý vydal preukaz spôsobilosti pilota, umožnil držiteľovi tohto preukazu pôsobiť ako druhý pilot lietadla v medzinárodnej obchodnej leteckej doprave do dosiahnutia veku 65 rokov.“

JAR-FCL 1

5 Medzinárodnú právnu úpravu týkajúcu sa súkromných pilotov, komerčných pilotov a dopravných pilotov vypracováva medzinárodná inštitúcia „Joint Aviation Authorities“ (Spojené letecké úrady), ktorej je Spolková republika Nemecko členom. Jedna z týchto právnych úprav, a to Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (ďalej len „JAR-FCL 1“), bola prijatá 15. apríla 2003. JAR-FCL 1 uverejnilo Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a bývania v *Bundesanzeiger* č. 80a z 29. apríla 2003.

6 Bod 1.060 JAR-FCL 1 spresňuje:

„Obmedzenia týkajúce sa držiteľov preukazu spôsobilosti pilota starších ako 60 rokov:

a) od 60 do 64 rokov:

držiteľ preukazu spôsobilosti pilota starší ako 60 rokov nebude môcť vykonávať funkciu pilota v komerčnej leteckej doprave okrem prípadu:
1. ak je členom viacpilotnej posádky
2. a ak ostatní piloti ešte nedovŕšili vek 60 rokov;

b) 65 rokov:

držiteľ preukazu spôsobilosti pilota starší ako 65 rokov už nemôže vykonávať funkciu pilota na palube lietadla v komerčnej leteckej doprave…“

Právo Únie

Nariadenie (ES) č. 216/2008

7 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 2008, s. 1), vo svojom článku 2 ods. 1 stanovuje:

„Základným cieľom tohto nariadenia je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe.“

Nariadenie č. 1178/2011

8 Odôvodnenia 1 a 11 nariadenia č. 1178/2011 znejú:

„(1) Cieľom nariadenia (ES) č. 216/2008 je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe. Týmto nariadením sa zabezpečujú prostriedky dosiahnutia tohto cieľa a ďalších cieľov v oblasti bezpečnosti civilného letectva.

…

(11) S cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod a vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii by mali vykonávacie opatrenia odzrkadľovať najnovší stav techniky vrátane najlepších postupov, ako aj vedecký a technický pokrok v oblasti výcviku pilotov a zdravotnej spôsobilosti posádky lietadla. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť aj technické požiadavky a administratívne postupy, na ktorých sa do 30. júna 2009 dohodlo v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“ International Civil Aviation Organisation) a Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.“

9 Článok 3 nariadenia č. 1178/2011 s názvom „Udeľovanie preukazov spôsobilosti a osvedčení zdravotnej spôsobilosti pilotom“ stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, piloti lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) a v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 musia spĺňať technické požiadavky a administratívne postupy stanovené v prílohe I a prílohe IV k tomuto nariadeniu.“

10 Pod názvom „Vymedzenie pojmov“ bod FCL.010 prílohy I nariadenia č. 1178/2011 uvádza:

„Na účely tejto časti sa uplatňujú tieto pojmy:

…

‚Obchodná letecká doprava‘ znamená dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo za prenájom.

…“

11 Pod názvom „Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti, ktorí dosiahli vek 60 rokov, v obchodnej leteckej doprave“ bod FCL.065 prílohy I tohto nariadenia stanovuje:

„a) Vek 60 – 64 rokov. Letúny a vrtuľníky. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou prípadu, keď pôsobí:
   1. ako člen viacpilotnej posádky a
   2. za predpokladu, že takýto držiteľ je jediným pilotom v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.

b) Vek 65 rokov. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave.“

Nemecké právo

12 Pod názvom „Povinnosti vyplývajúce zo záväzkového vzťahu“ článok 241 Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník) (ďalej len „BGB“) vo svojom odseku 2 uvádza:

„Záväzkový vzťah môže podľa svojho obsahu zaväzovať každú stranu, aby zohľadnila práva, potreby a záujmy druhej strany.“

13 Podľa článku 280 ods. 1 BGB, „ak dlžník poruší povinnosť vyplývajúcu zo záväzkového vzťahu, veriteľ môže požadovať náhrady škody, ktorá z porušenia vyplýva“.

14 Pod názvom „Omeškanie prijatia“ článok 293 BGB stanovuje:

„Veriteľ je v omeškaní, ak neprijme plnenie, ktoré sa mu ponúkne.

…“

15 Článok 297 BGB s názvom „Nemožnosť dlžníka splniť záväzok“ stanovuje:

„Veriteľ nie je v omeškaní, ak v čase ponuky dlžník nie je spôsobilý plniť.

…“

16 Pod názvom „Odmena v prípade omeškania s prijatím a rizika prevádzky“ článok 615 BGB uvádza:

„Ak veriteľ plnenia služby prijme služby s omeškaním, poskytovateľ môže požadovať odmenu dohodnutú za nevykonané služby z dôvodu omeškania bez toho, aby ich bol povinný vykonať neskôr.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

17 Pán Fries, žalobca vo veci samej, bol zamestnaný v spoločnosti Lufthansa ako kapitán lietadla od roku 1986 do 31. decembra 2013. Okrem toho sa podieľal na vzdelávaní iných pilotov na základe dodatku k jeho pracovnej zmluve.

18 V priebehu októbra 2013 dosiahol žalobca vo veci samej vek 65 rokov. Dňa 31. decembra 2013 sa platnosť jeho pracovnej zmluvy skončila z dôvodu, že dosiahol bežný dôchodkový vek v rámci verejného dôchodkového systému v súlade s uplatniteľnou kolektívnou dohodou.

19 Od 31. októbra 2013 Lufthansa pána Friesa už nezamestnávala s tým, že podľa bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 už nemal právo pracovať ako pilot v obchodnej leteckej doprave.

20 Z vnútroštátneho rozhodnutia vyplýva, že v priebehu obdobia od 31. októbra do 31. decembra 2013 bol pán Fries stále držiteľom svojho preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) vrátane kvalifikácie pre lietadlo typu Embraer, oprávnenia inštruktora kvalifikačnej kategórie typu (TRI) na výcvik pilotov lietadiel typu Embraer v lietadlách a na simulátoroch, oprávnenia skúšajúceho typovej kvalifikačnej kategórie (TRE) na preskúšavanie v lietadlách a na simulátoroch na účely získania alebo predĺženia preukazov spôsobilosti pre lietadlo typu Embraer, ako aj oprávnenia hlavného skúšajúceho (SEN) na organizovanie previerok pre skúšajúcich typovej kvalifikačnej kategórie (TREs) bez ohľadu na typ lietadla.

21 Pán Fries pred Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory, Nemecko) poukazuje na nezákonnosť odmietnutia zo strany Lufthansy zamestnávať ho ako pilota a žiadal, aby bola tejto spoločnosti uložená povinnosť zaplatiť mu príslušnú odmenu za mesiace november a december 2013.

22 V tomto ohľade vnútroštátny súd poznamenáva, že podľa vnútroštátnej právnej úpravy je zamestnávateľ „v omeškaní“, ak neprijme pracovné plnenie, ktoré mu zamestnanec riadne ponúkne v riadnom pracovnoprávnom vzťahu. V takom prípade hoci zamestnanec nepracuje, môže od zamestnávateľa žiadať odmenu, ktorú by dostal, ak by zamestnávateľ prijal pracovné plnenie v priebehu obdobia omeškania. Omeškanie s prijatím pracovnej ponuky zamestnávateľom je však vylúčené, ak ju zamestnanec nemôže vykonať. Ak zamestnanec nemôže vôbec alebo čiastočne vykonávať úlohy dohodnuté v pracovnej zmluve, zamestnávateľ je povinný poveriť zamestnanca plnením iných úloh, ktoré je schopný plniť. V prípade nesplnenia tejto povinnosti možno zamestnávateľovi uložiť povinnosť nahradiť škodu.

23 Lufthansa sa domnieva, že jej nemožno pripísať nijaké omeškanie pri prijímaní ponuky práce pána Friesa v priebehu novembra a decembra 2013, pretože žalobca vo veci samej už nemal právo po dosiahnutí veku 65 rokov pracovať ako dopravný pilot v obchodnej leteckej doprave podľa bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011, takže nebol spôsobilý plniť dohodnuté úlohy od 1. novembra 2013 až do skončenia pracovnoprávneho vzťahu.

24 Vnútroštátny súd má však pochybnosti, pokiaľ ide o platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I tohto nariadenia z hľadiska Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“), a najmä zákazu diskriminácie z dôvodu veku podľa článku 21 ods. 1 Charty a práva na prácu a slobodnej voľby povolania v zmysle jej článku 15 ods. 1.

25 Okrem toho, ak je bod FCL.065 písm. b) prílohy I toho istého nariadenia v súlade s Chartou, vnútroštátny súd sa domnieva, že pán Fries by sa mohol domáhať svojej pohľadávky na základe náhrady škody v súlade s vnútroštátnou právnou úpravou, ak by sa ukázalo, že po dosiahnutí veku 65 rokov mohol ešte vykonávať tzv. prázdne lety a/alebo pracovať na palube lietadla ako učiteľ a skúšajúci. Takáto pohľadávka by závisela od výkladu pojmu „obchodná letecká doprava“ v zmysle bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 v spojení s bodom FLC.010 tejto prílohy.

26 Za týchto podmienok Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Je bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 zlučiteľný so zákazom diskriminácie z dôvodu veku podľa článku 21 ods. 1 Charty?

2. Je bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 zlučiteľný s článkom 15 ods. 1 Charty, podľa ktorého má každý právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania?

3. V prípade kladnej odpovede na prvú a druhú otázku:
   a) Spadajú pod pojem ‚obchodná letecká doprava‘ v zmysle bodu FCL.065 písm. b), resp. vymedzenia tohto pojmu v bode FCL.010 [prílohy I] nariadenia č. 1178/2011, aj tzv. prázdne lety v rámci obchodnej prevádzky leteckej spoločnosti, pri ktorých sa neprepravujú ani cestujúci, ani náklad, ani pošta?
   b) Spadá pod pojem ‚obchodná letecká doprava‘ v zmysle bodu FCL.065 písm. b), resp. vymedzenia tohto pojmu v bode FCL.010 [prílohy I] nariadenia č. 1178/2011, výcvik a organizovanie skúšok, pri ktorých sa pilot, ktorý má viac ako 65 rokov, zdržiava v pilotnej kabíne lietadla ako nelietajúci člen posádky?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej a druhej otázke

27 Svojou prvou a druhou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či je bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 platný z hľadiska článku 15 ods. 1 alebo článku 21 ods. 1 Charty.

28 S cieľom odpovedať na tieto otázky treba v prvom rade určiť, či normotvorca Únie porušil zásadu zákazu diskriminácie upravenú v článku 21 ods. 1 Charty, podľa ktorého sa „zakazuje akákoľvek diskriminácia najmä z dôvodu… veku“, keď sa držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, zakazuje vykonávať činnosť pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave. V druhom rade treba overiť, či stanovením takéhoto zákazu normotvorca Únie porušil právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania podľa článku 15 ods. 1 Charty, pokiaľ ide o držiteľov preukazov dotknutých týmto zákazom.

O článku 21 ods. 1 Charty

29 Zásada rovnosti zaobchádzania predstavuje všeobecnú zásadu práva Únie stanovenú v článku 20 Charty, ktorá je konkretizovaná prostredníctvom zásady zákazu diskriminácie uvedenej v článku 21 ods. 1 Charty.

30 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora uvedená všeobecná zásada vyžaduje, aby sa v porovnateľných situáciách nepostupovalo rozdielne a v rozdielnych situáciách rovnako, ak takýto postup nie je objektívne odôvodnený (rozsudok z 1. marca 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats a i., C-236/09, EU:C:2011:100, bod 28 a citovaná judikatúra).

31 Preto je potrebné v prvom rade overiť, či bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 zavádza rozdielne zaobchádzanie na základe veku.

32 Podľa tohto ustanovenia držitelia preukazu spôsobilosti pilota nesmú po dosiahnutí veku 65 rokov pôsobiť ako piloti lietadla v obchodnej leteckej doprave.

33 Bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 tak priznáva menej priaznivé zaobchádzanie držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, ako tým, ktorí majú menej ako 65 rokov.

34 V dôsledku toho treba konštatovať, že toto ustanovenie zavádza rozdielne zaobchádzanie na základe veku.

35 V druhom rade treba preskúmať, či toto rozdielne zaobchádzanie je napriek tomu v súlade s článkom 21 ods. 1 Charty v rozsahu, v akom spĺňa kritériá uvedené v jej článku 52 ods. 1.

36 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 52 ods. 1 Charty uvádza, že akékoľvek obmedzenie výkonu práv a slobôd uznaných v tejto Charte musí byť stanovené zákonom a rešpektovať podstatu týchto práv a slobôd. Za predpokladu dodržiavania zásady proporcionality možno tieto práva a slobody obmedziť len vtedy, ak je to nevyhnutné a skutočne to zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.

37 Je pritom nepochybné, že zákaz pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave treba považovať za zákaz stanovený zákonom v zmysle článku 52 ods. 1 Charty, keďže vyplýva z bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011.

38 Okrem toho ako generálny advokát uviedol v bode 33 svojich návrhov, toto obmedzenie rešpektuje podstatu zásady zákazu diskriminácie. Uvedené obmedzenie totiž nespochybňuje túto zásadu ako takú, pretože sa s obmedzeným dosahom týka len otázky obmedzení výkonu úloh pilotovania s cieľom zabezpečiť bezpečnosť letectva (pozri analogicky rozsudok z 29. apríla 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, bod 54).

39 Treba však ešte overiť, či to isté obmedzenie zodpovedá cieľu všeobecného záujmu v zmysle článku 52 ods. 1 Charty, a ak to tak je, či rešpektuje zásadu proporcionality v zmysle tohto ustanovenia.

40 Pokiaľ ide o cieľ sledovaný bodom FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011, treba uviesť, že ako vyplýva z názvu tohto nariadenia, toto nariadenie stanovuje technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia č. 216/2008. Nariadenie č. 1178/2011 tak bolo prijaté s cieľom vykonať ustanovenia nariadenia č. 216/2008.

41 Vzhľadom na to, že bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 predstavuje opatrenie na vykonanie nariadenia č. 216/2008, je teda opodstatnené konštatovať, že ustanovenie dotknuté v tejto veci sleduje rovnaký cieľ ako posledné uvedené nariadenie, a to stanovenie a udržanie vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe, ako vyplýva jednak z článku 2 nariadenia č. 216/2008 a jednak z odôvodnení 1 a 11 nariadenia č. 1178/2011.

42 Treba pritom uviesť, že pokiaľ ide o bezpečnosť letectva, pri výklade článku 2 ods. 5 a článku 4 ods. 1 smernice Rady 2000/78/ES z 27. novembra 2000, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre rovnaké zaobchádzanie v zamestnaní a povolaní (Ú. v. ES L 303, 2000, s. 16; Mim. vyd. 05/004, s. 79), Súdny dvor rozhodol, že cieľ zaistiť bezpečnosť letovej prevádzky je oprávneným cieľom v zmysle týchto ustanovení (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i., C-447/09, EU:C:2011:573, body 58 a 69).

43 Za týchto podmienok treba konštatovať, že cieľ týkajúci sa stanovenia a udržania vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe predstavuje cieľ všeobecného záujmu.

44 Preto treba overiť, či tým, že sa držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, zakáže pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave, bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 ukladá primeranú požiadavku, to znamená, či je takéto opatrenie vhodné na dosiahnutie sledovaného cieľa a či nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na tento účel.

45 Pokiaľ ide predovšetkým o primeranosť takéhoto ustanovenia z hľadiska sledovaného cieľa, z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že čo sa týka bezpečnosti letovej prevádzky, opatrenia, ktoré majú zabrániť leteckým nehodám sledovaním spôsobilosti a fyzickej zdatnosti pilotov s cieľom zabezpečiť, aby ľudské zlyhania nespôsobovali tieto nehody, nepopierateľne predstavujú opatrenia, ktoré svojou povahou môžu zaistiť verejnú bezpečnosť letovej prevádzky (pozri analogicky rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i., C-447/09, EU:C:2011:573, bod 58).

46 Okrem toho treba uviesť, že po tom, čo Súdny dvor poukázal na to, že je dôležité, aby dopravní piloti boli primerane fyzicky zdatní, keďže fyzické nedostatky na výkon tohto povolania môžu mať vážne následky, konštatoval, že je nepopierateľné, že tieto schopnosti s vekom klesajú (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i., C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67).

47 Preto v rozsahu, v akom umožňujú vylúčiť, aby zníženie týchto fyzických schopností po dosiahnutí veku 65 rokov bolo príčinou vzniku nehôd, sú ustanovenia bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 spôsobilé dosiahnuť sledovaný cieľ všeobecného záujmu.

48 Treba pritom v súlade s ustálenou judikatúrou pripomenúť, že právna úprava je spôsobilá zaručiť dosiahnutie uvedeného cieľa len vtedy, ak skutočne zodpovedá úsiliu dosiahnuť ho koherentne a systematicky, a že výnimky z ustanovení zákona môžu v určitých prípadoch narušiť jeho koherentnosť, najmä ak svojím rozsahom vedú k opačnému výsledku, ako je cieľ sledovaný uvedeným zákonom (rozsudok z 21. júla 2011, Fuchs a Köhler, C-159/10 a C-160/10, EU:C:2011:508, body 85 a 86).

49 V tomto ohľade zo znenia bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 vyplýva, že veková hranica 65 rokov sa neuplatňuje v oblasti neobchodnej leteckej dopravy. Podľa pána Friesa takáto výnimka zasahuje koherentnosť tohto bodu z hľadiska sledovaného cieľa, čím sa dotknuté obmedzenie stáva neprimeraným.

50 Napriek tomu uložením takejto vekovej hranice iba v rámci obchodnej leteckej dopravy normotvorca Únie zohľadnil rozdiely medzi týmto druhom dopravy a neobchodnou leteckou dopravou, a to najmä väčšiu technickú zložitosť lietadiel používaných v rámci obchodnej leteckej dopravy a vyšší počet dotknutých osôb v tejto oblasti, pričom tieto rozdiely odôvodňujú skutočnosť, že sa pre obidva druhy dopravy zaviedli rozdielne pravidlá s cieľom zabezpečiť bezpečnosť letovej prevádzky.

51 Za týchto podmienok sa okolnosť, že veková hranica 65 rokov sa uplatňuje iba na oblasť obchodnej leteckej dopravy, zdá ako spôsobilá skôr posilniť ako oslabiť primeranosť skúmaného opatrenia.

52 Zákaz pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave, preto predstavuje vhodný prostriedok na udržanie vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe.

53 Pokiaľ ide ďalej o otázku, či takéto opatrenie ide nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie sledovaného cieľa a neprimerane zasahuje do záujmov držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, treba umiestniť toto opatrenie do kontextu právnej úpravy, do ktorej patrí, a zohľadniť tak ujmu, ktorú prípadne môže spôsobiť dotknutým osobám, ako aj prospech, ktorý z neho má spoločnosť vo všeobecnosti, ako aj jednotlivci, ktorí ju tvoria (pozri analogicky rozsudok z 5. júla 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, bod 38 a citovanú judikatúru).

54 V tomto ohľade treba pripomenúť, že bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 patrí medzi pravidlá stanovené normotvorcom Únie definujúce požiadavky uplatniteľné na posádky civilného letectva s cieľom zabezpečiť, aby boli tieto posádky kvalifikované, svedomité a kompetentné na čo najlepší výkon úloh, ktoré sú im zverené, a to s cieľom zlepšiť bezpečnosť letectva.

55 Vzhľadom na to, že v reťazci aktérov leteckej dopravy predstavujú piloti lietadiel základný prvok, kompetentnosť týchto odborníkov je jednou z hlavných záruk spoľahlivosti a bezpečnosti civilného letectva. V tomto kontexte je prijatie opatrení, ktoré majú zaručiť, aby boli len osoby s požadovanými fyzickými zdatnosťami oprávnené pôsobiť ako piloti, nevyhnutné s cieľom maximálne znížiť nebezpečenstvo zlyhania z dôvodu ľudskej chyby.

56 Za týchto podmienok sa nezdá ako neprimerané, aby normotvorca Únie s prihliadnutím na význam ľudských faktorov v oblasti civilného letectva, ako aj na postupné znižovanie fyzických schopností požadovaných na výkon povolania pilota v priebehu rokov považoval za nevyhnutné stanoviť vekovú hranicu na pilotovanie v rámci obchodnej leteckej dopravy s cieľom udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe.

57 Pokiaľ ide o určenie vekovej hranice konkrétne na 65 rokov, pán Fries spochybňuje takúto hranicu a najmä uvádza, že na jednej strane nijaký vedecky potvrdený lekársky údaj nepotvrdzuje zvýšené nebezpečenstvo súvisiace so zamestnávaním pilotov, ktorí dosiahli vek 65 rokov a viac, v obchodnej leteckej doprave, a že na druhej strane zhoršenie fyzických a psychických schopností nezačína v presne v určenom veku, ale závisí od faktorov, ktoré sú vlastné každému jednotlivcovi, medzi ktoré osobitne patrí samotný spôsob života.

58 Tieto tvrdenia však nemožno prijať.

59 Treba totiž najskôr pripomenúť, že normotvorca Únie disponuje širokou mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o zložité otázky lekárskej povahy, akou je otázka, či špecifické fyzické schopnosti vyžadované na výkon povolania pilota nespĺňajú osoby po dosiahnutí určitého veku, a že ak pretrváva neistota, čo sa týka existencie alebo dosahu rizík na zdravie osôb, tento normotvorca môže prijať ochranné opatrenia bez toho, aby musel čakať, až sa skutočný stav a závažnosť týchto rizík naplno prejaví (pozri analogicky rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, body 64 a 65).

60 Vzhľadom na úzky vzťah, ktorý existuje medzi bezpečnosťou civilnej dopravy a ochranou členov posádky, pasažierov a obyvateľov prelietavaných oblastí, ak sa normotvorca Únie rozhodne stanoviť vekovú hranicu, ako je hranica dotknutá v predmetnej veci, môže v prípade vedeckej neistoty uprednostniť opatrenia, o ktorých si je istý, že zaručia vysokú úroveň bezpečnosti, pod podmienkou, že tieto opatrenia budú založené na objektívnych údajoch.

61 V tomto ohľade treba najskôr uviesť, že vekovú hranicu 65 rokov možno považovať za dostatočne vysokú na to, aby bola hranicou na povolenie vykonávania činnosti pilota v oblasti obchodnej leteckej dopravy (pozri analogicky rozsudok z 12. januára 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, bod 52).

62 Ďalej treba konštatovať, že bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 odráža medzinárodné pravidlá v oblasti medzinárodnej obchodnej leteckej dopravy, na ktoré odôvodnenie 11 tohto nariadenia inak výslovne odkazuje a ktoré stanovujú rovnakú vekovú hranicu.

63 Ako uviedol generálny advokát v bode 56 svojich návrhov, keďže takéto normy vychádzajú z rozsiahlych odborných diskusií a znalostí, predstavujú ako objektívna a primeraná referencia pre subjekty zodpovedné za prijímanie rozhodnutí mimoriadne relevantný prvok pri posudzovaní primeranosti ustanovenia práva Únie dotknutého v tejto veci.

64 Okrem toho vzhľadom na mieru voľnej úvahy, ktorou disponuje normotvorca Únie, sa nemožno domnievať, že je povinný uprednostniť pred vekovou hranicou individuálne posúdenie fyzických a psychických schopností každého držiteľa preukazu spôsobilosti pilota, ktorý prekročil vek 65 rokov.

65 V tejto súvislosti, ako uviedol generálny advokát najmä v bodoch 60 a 61 svojich návrhov, sa tento normotvorca rozhodol kombinovať individuálny prístup pre vekovú kategóriu od 60 do 64 rokov s vekovou hranicou 65 rokov, čo predstavuje vzhľadom na vyššie uvedené úvahy voľbu hlboko zakotvenú v relevantných medzinárodných pravidlách, ktoré sú samé založené na aktuálnom stave lekárskeho výskumu v danej oblasti.

66 Navyše treba zdôrazniť, že uvedená veková hranica automaticky nenúti dotknuté osoby definitívne sa stiahnuť z pracovného trhu, keďže táto hranica nezavádza povinný systém núteného odchodu do dôchodku a nevyhnutne neznamená, že sa končí pracovný pomer so zamestnancom z dôvodu, že dosiahol vek 65 rokov (pozri analogicky rozsudok z 5. júla 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, bod 40).

67 Bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 totiž nevylučuje držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, z akejkoľvek činnosti v oblasti leteckej dopravy, ale týmto držiteľom iba zakazuje pôsobiť ako piloti lietadla v rámci obchodnej leteckej dopravy.

68 Za týchto podmienok treba konštatovať, že zákaz pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako piloti lietadla v obchodnej leteckej doprave, nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie sledovaného cieľa všeobecného záujmu.

69 Z vyššie uvedeného vyplýva, že rozdielne zaobchádzanie na základe veku, ktoré zaviedol bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011, je v súlade s článkom 21 ods. 1 Charty.

O článku 15 ods. 1 Charty

70 Článok 15 ods. 1 Charty upravuje právo každého na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného povolania.

71 V prejednávanej veci spôsobuje uplatnenie bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 obmedzenie slobodnej voľby povolania držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, v rozsahu, v akom títo držitelia už nemôžu odo dňa dosiahnutia veku 65 rokov vykonávať povolanie pilota v oblasti obchodnej leteckej dopravy.

72 Napriek tomu, ako sa už uviedlo v bode 36 tohto rozsudku, článok 52 ods. 1 Charty pripúšťa, že výkon práv zakotvených v Charte môže byť obmedzený, ak je také obmedzenie stanovené zákonom, rešpektuje podstatu týchto práv a slobôd, je dodržaná zásada proporcionality, je nevyhnutné a skutočne zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.

73 Pokiaľ ide osobitne o slobodnú voľbu povolania a slobodu podnikania, je namieste pripomenúť, že podľa judikatúry Súdneho dvora nie sú slobodný výkon pracovnej činnosti a právo vlastniť majetok absolútnymi právami, ale sa musia posudzovať vo vzťahu k ich funkcii v spoločnosti. V dôsledku toho výkon týchto slobôd možno obmedziť pod podmienkou, že tieto obmedzenia skutočne zodpovedajú cieľom všeobecného záujmu sledovaným Úniou a nepredstavujú vo vzťahu k sledovanému účelu neprimeraný a neúnosný zásah, ktorým by bola dotknutá samotná podstata týchto práv (rozsudok zo 6. septembra 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, bod 54 a citovaná judikatúra).

74 Ako sa uviedlo v bode 37 tohto rozsudku, zákaz pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako piloti lietadla v obchodnej leteckej doprave treba považovať za zákaz stanovený zákonom v zmysle článku 52 ods. 1 Charty.

75 Okrem toho tento zákaz nezasahuje do samotnej podstaty slobodnej voľby povolania, pretože iba ukladá niektoré obmedzenia pracovnej činnosti držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov.

76 Pokiaľ ide o cieľ sledovaný sporným opatrením, z bodov 40 až 43 tohto rozsudku vyplýva, že cieľom bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe, čo predstavuje cieľ všeobecného záujmu.

77 Pokiaľ ide o dodržanie zásady proporcionality, z bodov 45 až 52 tohto rozsudku vyplýva, že opatrenie dotknuté v tejto veci je spôsobilé zaručiť sledovaný cieľ všeobecného záujmu.

78 Okrem toho všetky úvahy uvedené v bodoch 53 až 68 tohto rozsudku umožňujú dospieť k záveru, že normotvorca Únie tým, že zakotvil ustanovenie, ktorého platnosť je spochybňovaná, zvážil na jednej strane požiadavky leteckej bezpečnosti a na druhej strane individuálne právo držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek viac ako 65 rokov, pracovať a vykonávať zvolené povolanie, spôsobom, ktorý nemožno považovať za neprimeraný vzhľadom na sledovaný cieľ.

79 Preto zákaz pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, pôsobiť ako piloti lietadla v obchodnej leteckej doprave, stanovený v bode FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011, je v súlade s článkom 15 ods. 1 Charty.

80 S ohľadom na vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že preskúmanie prvej a druhej otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 s ohľadom na článok 15 ods. 1 alebo článok 21 ods. 1 Charty.

O tretej otázke

81 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 vykladať v tom zmysle, že zakazuje držiteľovi preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, pôsobiť ako pilot pri tzv. prázdnych letoch vykonávaných v rámci obchodnej činnosti dopravcu, pri ktorých sa neprepravujú ani cestujúci, ani náklad, ani pošta, ako aj pôsobiť ako inštruktor a/alebo skúšajúci v pilotnej kabíne lietadla bez toho, aby bol členom letovej posádky.

82 S cieľom odpovedať na túto otázku treba pripomenúť, že podľa bodu FCL.065 písm. b) prílohy I tohto nariadenia držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave.

83 Zo samotného znenia tohto ustanovenia tak vyplýva, že iba na prípady spĺňajúce kumulatívne tri podmienky, a to skutočnosť, že dotknutý držiteľ preukazu spôsobilosti pilota dosiahol vek 65 rokov, že pôsobí ako pilot lietadla a že toto lietadlo je prevádzkované v obchodnej leteckej doprave, sa vzťahuje obmedzenie stanovené v tomto ustanovení.

84 V tomto kontexte treba uviesť, že bod FCL.010 prílohy I nariadenia č. 1178/2011 výslovne definuje pojem „obchodná letecká doprava“ ako dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo za prenájom.

85 Pokiaľ teda ide o tzv. prázdne lety, ako vyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu a zo znenia tretej otázky, takéto lety neslúžia na dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty.

86 Okrem toho, pokiaľ ide o činnosti súvisiace so vzdelávaním a skúškami pilotov, je nepochybné, že hoci sa držiteľ preukazu spôsobilosti pilota pôsobiaci ako inštruktor a/alebo skúšajúci nachádza v pilotnej kabíne lietadla, toto lietadlo nepilotuje.

87 Treba teda konštatovať, že opatrenie dotknuté v bode FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 sa nevzťahuje ani na tzv. prázdne lety, ani na činnosti súvisiace so vzdelávaním a skúškami pilotov.

88 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na tretiu otázku odpovedať tak, že bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 sa má vykladať v tom zmysle, že nezakazuje držiteľovi preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, ani pôsobiť ako pilot pri tzv. prázdnych letoch vykonávaných v rámci obchodnej činnosti dopravcu, pri ktorých sa neprepravujú ani cestujúci, ani náklad, ani pošta, a ani pôsobiť ako inštruktor a/alebo skúšajúci v pilotnej kabíne lietadla, pričom nie je členom letovej posádky.

O trovách

89 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

1. **Preskúmanie prvej a druhej otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, s ohľadom na článok 15 ods. 1 alebo článok 21 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie.**

2. **Bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 sa má vykladať v tom zmysle, že nezakazuje držiteľovi preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, ani pôsobiť ako pilot pri tzv. prázdnych letoch vykonávaných v rámci obchodnej činnosti dopravcu, pri ktorých sa neprepravujú ani cestujúci, ani náklad, ani pošta, a ani pôsobiť ako inštruktor a/alebo skúšajúci v pilotnej kabíne lietadla, pričom nie je členom letovej posádky.**

Podpisy