A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2017. július 5.*

„Előzetes döntéshozatal — Légi közlekedés — 1178/2011/EU rendelet — Az I. melléklet FCL.065 pontjának b) alpontja — A 65. életévét betöltött, szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként végzett tevékenységének tilalma — Érvényesség — Az Európai Unió Alapjogi Chartája — 15. cikk — A foglalkozás megválasztásának szabadsága — 21. cikk — Egyenlő bánásmód — Az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés — Kereskedelmi célú légi fuvarozás — Fogalom”

A C190/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2016. április 5én érkezett, 2016. január 27i határozatával terjesztett elő a

Werner Fries

és

a **Lufthansa CityLine GmbH** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta tanácselnök (előadó), E. Regan, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev és S. Rodin bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– Werner Fries képviseletében M. Mensching Rechtsanwalt,

– a Lufthansa CityLine GmbH képviseletében C. Schalast Rechtsanwalt,

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

– az Európai Bizottság képviseletében D. Martin, W. Mölls és F. Wilman, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

a főtanácsnok indítványának a 2017. március 21i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 3i 1178/2011/EU bizottsági rendelet (HL 2011. L 311., 1. o.; a továbbiakban: 1178/2011 rendelet) I. melléklete FCL.065 pontja b) alpontjának érvényességére, illetve, másodlagosan, annak értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet Werner Fries és a Lufthansa CityLine GmbH (a továbbiakban: Lufthansa), németországi székhelyű légitársaság között a Lufthansa által W. Fries számára feltételezetten fizetendő, 2013 novemberére és decemberére vonatkozó díjazás kifizetése tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

A Chicagói Egyezmény

3 Az 1944. december 7én Chicagóban (Egyesült Államok) aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményt (a továbbiakban: chicagói egyezmény) az Európai Unió valamennyi tagállama ratifikálta, maga az Európai Unió azonban nem részese az említett egyezménynek. Ez az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO), amelynek célkitűzése az említett egyezmény 44. cikke szerint az, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

4 A chicagói egyezménynek az ICAO Tanácsa által elfogadott, „Személyi alkalmasság” című 1. függeléke tartalmazza a hajózó személyzet tagjai (pilóták, hajózó mérnökök és hajózó navigátorok), a légiforgalmi irányítók, a légiforgalmi állomásüzemeltetők, a repülésüzemi tisztek, valamint a légijármű szerelők engedélyeinek kiadását szabályozó szabványokat és ajánlott gyakorlatokat tartalmazza. E függelék többek között a következő rendelkezéseket tartalmazza:

„2.1.10.1. A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam ne engedélyezze a szakszolgálati engedély birtokosának a parancsnokpilótaként történő ténykedést nemzetközi kereskedelmi légi szállításban részt vevő légi járművön, ha az engedély birtokosa betöltötte a 60. életévét, vagy olyan tevékenységek esetében, amelyben egynél több pilóta vesz részt, és a másik pilóta 60 évnél fiatalabb, valamint a parancsnokpilóta elérte a 65. életévét.

2.1.10.2. Ajánlás – A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam ne engedélyezze a szakszolgálati engedély birtokosának a másodpilótaként történő ténykedést nemzetközi kereskedelmi légi szállításban részt vevő légi járműveken, ha az engedély birtokosa elérte a 65. életévet.”

A JARFCL 1

5 A magán, a kereskedelmi és a közforgalmi pilótákra vonatkozó nemzetközi szabályozásokat a „Joint Aviation Authorities” nevű nemzetközi intézmény dolgozta ki, amelynek a Németországi Szövetségi Köztársaság is tagja. E szabályozások egyike a Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (a továbbiakban: JARFCL 1) 2003. április 15én került elfogadásra. A JARFCL 1t a szövetségi közlekedési, építésügyi és lakásügyi minisztérium tette közzé a Bundesanzeiger 2003. április 29i 80a. számában.

6 A JARFCL 1 1.060. pontja szerint:

„A szakszolgálati engedély olyan jogosultjaira vonatkozó korlátozások, akik 60 évesnél idősebbek:

a) 60–64 év:

A szakszolgálati engedély olyan jogosultja, aki 60 évesnél idősebb, nem gyakorolhatja a repülőgépvezetői tevékenységet kereskedelmi célú szállítást végző repülőgépen, kivéve ha:
1) több pilótából álló személyzet tagja,
2) és a másik/többi pilóta még nem töltötte be a 60. életévét.

b) 65 év:

A szakszolgálati engedély olyan jogosultja, aki 65 évesnél idősebb, nem gyakorolhatja a repülőgépvezetői tevékenységet kereskedelmi célú szállítást végző repülőgépen […]”

Az uniós jog

A 216/2008/EU rendelet

7 A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 79., 1. o.) 2. cikkének (1) bekezdése ekképp rendelkezik:

„E rendelet fő célja a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása Európában.”

Az 1178/2011 rendelet

8 Az 1178/2011 rendelet (1) és (11) preambulumbekezdésének szövege a következő:

„(1) A 216/2008/EK rendelet célja a polgárirepülésbiztonság egységesen magas szintjének kialakítása és fenntartása Európában. A szóban forgó rendelet eszközöket biztosít ennek a célnak és a polgárirepülésbiztonság más céljainak az eléréséhez.

[…]

(11) Az átmenet zökkenőmentessége és a polgári repülés biztonságának az Unión belüli egységesen magas színvonala érdekében a végrehajtó intézkedéseknek tükrözniük kell a pilótaképzés és a [helyesen: hajózó személyzet] repülőorvosi alkalmasság[a] területének legkorszerűbb eredményeit – beleértve a legjobb gyakorlatokat is –, valamint műszaki és technikai fejlődését. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil

Aviation Organisation, ICAO) és a Társult Légügyi Hatóság által 2009. június 30ig elfogadott követelményeket és igazgatási eljárásokat, valamint a nemzeti adottságokhoz kapcsolódó meglévő szabályozást.”

9 Az 1178/2011 rendelet „Pilóták szakszolgálati engedélyeinek és orvosi minősítéseinek kibocsátása” című 3. cikke ekképp rendelkezik:

„A 7. cikk sérelme nélkül, a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában, valamint (5) bekezdésében említett légi járművek pilótáinak meg kell felelniük az e rendelet I. mellékletében és IV. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak.”

10 Az 1178/2011 rendelet I. mellékletének „Fogalommeghatározások” címet viselő FCL.010 pontja előírja:

„E rész alkalmazásában:

[…]

»kereskedelmi célú légi fuvarozás«: utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása;

[…]”

11 Az említett rendelet I. mellékletének „A 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi célú légi fuvarozásban” című FCL.065 pontja értelmében:

„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 légijárműpilótaként, 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 légijárműpilótaként.”

A német jog

12 A Bürgerliches Gesetzbuchnak (polgári törvénykönyv; a továbbiakban: BGB) „A kötelmi viszonyból eredő kötelezettségek” című 241. cikkének (2) bekezdése ekképp rendelkezik:

„A kötelmi viszony a tartalma szerint bármelyik felet a másik fél jogainak, jogilag védett érdekeinek és érdekeinek figyelembevételére kötelezheti.”

13 A BGB 280. cikkének (1) bekezdése értelmében „[h]a a kötelezett megszegi a kötelmi viszonyból eredő kötelezettségét, a jogosult az ezzel okozott kárának megtérítését követelheti”.

14 A BGB „Átvételi késedelem” című 293. cikke előírja:

„A jogosult késedelembe esik, ha a felajánlott teljesítést nem fogadja el.”

15 A BGBnek „A kötelezett teljesítésre való képtelensége” című 297. cikke ekképp rendelkezik:

„A jogosult nem esik késedelembe, ha a kötelezett a felajánlás időpontjában képtelen teljesíteni.

[…]”

16 A BGB „Díjazás átvételi késedelem és üzemi kockázat esetén” című 615. cikke előírja:

„Ha a szolgáltatásra jogosult késedelembe esik a szolgáltatások átvételével, a kötelezett a késedelem miatt nem teljesített szolgáltatásokért az utólagos teljesítés kötelezettsége nélkül követelheti a megállapodás szerinti díjazást.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 W. Friest repülőgépparancsnokként alkalmazta a Lufthansa 1986tól 2013. december 31ig. Emellett munkaszerződésének egy kiegészítő megállapodása alapján más pilóták képzésében is részt vett.

18 2013 októberében a felperes betöltötte 65. életévét. 2013. december 31én munkaviszonya a kötelező nyugdíjrendszerből eredő rendes nyugdíjkorhatár elérésével az alkalmazandó kollektív szerződés értelmében meghatározott korhatár miatt megszűnt.

19 2013. október 31től a Lufthansa már nem alkalmazta W. Friest, arra hivatkozva, az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontja b) alpontjának értelmében az említett időponttól kezdődően nem volt jogosult kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő pilótaként tevékenységet végezni.

20 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy W. Fries a 2013. október 31e és december 31e közötti időszakban továbbra is rendelkezett általános közforgalmi pilótaszakszolgálati engedéllyel (ATPL) – beleértve az Embraer repülőgéptípusra érvényes típusjogosítást is –, a repülőgéppilóták Embraer repülőgéptípuson történő repülőgépes és szimulációs képzésére érvényes Type Rating Instructor (típusjogosításoktató, TRI) jogosítással, az Embraer repülőgéptípusra érvényes szakszolgálati engedély megszerzéséhez vagy meghosszabbításához szükséges repülőgépes és szimulációs ellenőrzésre érvényes Type Rating Examiner (típusjogosításvizsgáztató, TRE) jogosítással és a Type Rating Examinerek (TREs) típusfüggetlen ellenőrzésére érvényes Senior Examiner (rangidős vizsgáztató, SEN) tanúsítvánnyal.

21 W. Fries a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság, Németország) előtt annak jogellenességére hivatkozott, hogy a Lufthansa megtagadta, hogy pilótaként alkalmazza, és azt kérte, hogy a Lufthansát kötelezzék arra, hogy fizesse meg számára a 2013 novemberére és decemberére járó díjazást.

22 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a nemzeti szabályozás értelmében a munkáltató átvételi késedelembe esik, ha a teljesítendő munkaviszonyban nem fogadja el a munka munkavállaló által megfelelően felajánlott teljesítését. Ebben az esetben a munkavállaló, jóllehet nem dolgozik, követelheti a megállapodás szerinti azon díjazást, amelyet akkor kapott volna, ha a munkáltató a késedelem időszakában elfogadta volna a munka teljesítését. Mindazonáltal a munkáltató átvételi késedelme kizárt akkor, ha a munkavállaló képtelen a munkát teljesíteni. Ha a munkavállaló képtelen a munkaszerződés szerinti szolgáltatást részben vagy egészben teljesíteni, a munkáltató köteles arra, hogy a munkavállalót általa teljesíthető munkák elvégzésével bízza meg. Ha a munkáltató megszegi e figyelembevételi kötelezettséget, kártérítés és kamatok megfizetésére lehet köteles.

23 A Lufthansa úgy ítéli meg, hogy W. Fries munkaajánlata elfogadásának tekintetében nem róható fel vele szemben átvételi késedelem 2013 novembere és decembere során, mivel a felperes 65. életévének betöltését követően nem volt jogosult kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő pilótaként tevékenységet végezni az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja értelmében, ily módon nem volt képes végrehajtani a szerződésben szereplő szolgáltatást 2013. november 1jétől kezdődően a munkaviszony megszűnéséig.

24 A kérdést előterjesztő bíróság mindazonáltal kétségeit fejezi ki az említett rendelet I. melléklete FCL.065 pontja b) alpontjának érvényességét illetően az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) és különösen az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetésnek a Charta 21. cikke (1) bekezdésében rögzített tilalma, valamint a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához való, a Charta 15. cikkének (1) bekezdésében rögzített jog tekintetében.

25 Egyébiránt, ha ugyanezen rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja összeegyeztethető a Chartával, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy W. Fries a nemzeti szabályozás értelmében kártérítésként érvényesítheti követelését, ha bizonyítást nyer, hogy 65. életévének betöltése után végezhetett volna még átrepülő járatokon történő repüléseket és/vagy repülőgépes oktatóként és vizsgáztatóként tevékenykedhetett volna. Az ilyen követelés az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontjában szereplő „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának értelmezésétől függ, e melléklet FLC.010 pontjával összefüggésben.

26 E körülmények között a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság) az eljárását felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Összeegyeztethetőe az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja a kor alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának a Charta 21. cikke (1) bekezdésében rögzített elvével?

2) Összeegyeztethetőe az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja az Alapjogi Charta 15. cikkének (1) bekezdésével, amelynek értelmében mindenkinek joga van a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához?

3) Az első és második kérdésre adandó igenlő válasz esetén:
   a) Magában foglaljae az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.010 pontjában szereplő fogalommeghatározás szerinti »kereskedelmi célú légi fuvarozás« fogalma a valamely légi fuvarozási vállalat kereskedelmi tevékenysége keretében végzett átrepülő járatokon történő repüléseket is, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor?
   b) Magában foglaljae az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.010 pontjában szereplő fogalommeghatározás szerinti »kereskedelmi célú légi fuvarozás« fogalma az olyan képzést és vizsgáztatást, amelynek során a 65 évesnél idősebb pilóta a repülőszemélyzet nem hajózó tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a második kérdésről

27 Első és második kérdésével – amelyeket célszerű együtt vizsgálni – a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja érvényese a Charta 15. cikkének (1) bekezdése, illetve 21. cikkének (1) bekezdése tekintetében.

28 Ahhoz, hogy e kérdésekre választ lehessen adni, először is azt kell meghatározni, hogy az uniós jogalkotó megsértettee a hátrányos megkülönböztetés tilalmának a Charta 21. cikke (1) bekezdésében rögzített elvét, amely rendelkezés értelmében „[t]ilos minden megkülönböztetés, így különösen a […] kor […] alapján történő megkülönböztetés”, amikor megtiltotta valamennyi, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező 65. életévét betöltött személy számára, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozásban üzemeltetett repülőgépeken pilótaként tevékenységet végezzenek. Másodsorban azt kell

megvizsgálni, hogy e tilalom előírásával az uniós jogalkotó megsértettee a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához való, a Charta 15. cikkének (1) bekezdésében rögzített jogot az említett tilalom által érintett, szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek tekintetében.

A Charta 21. cikkének (1) bekezdéséről

29 A Charta 20. cikkében foglalt egyenlő bánásmód elve az uniós jog alapelvének minősül, amelynek egyik sajátos kifejeződése a Charta 21. cikkének (1) bekezdésében foglalt hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve.

30 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében az említett általános elv azt követeli meg, hogy a hasonló helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy az eltérő helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, kivéve ha az ilyen bánásmód objektíven igazolható (2011. március 1jei Association belge des Consommateurs TestAchats és társai ítélet, C236/09, EU:C:2011:100, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

31 Először is azt kell tehát megvizsgálni, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetést valósíte meg.

32 E rendelkezés értelmében az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként.

33 Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja tehát a 65. életévüket még be nem töltött pilótákhoz viszonyítva kedvezőtlenebb bánásmódot biztosít azon szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták számára, akik betöltötték 65. életévüket.

34 Következésképpen meg kell állapítani, hogy e rendelkezés az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetést valósít meg.

35 Másodsorban azt kell megvizsgálni, hogy e rendelkezés mindazonáltal összeegyeztethetőe a Charta 21. cikkének (1) bekezdésével, amennyiben megfelel az ennek 52. cikke (1) bekezdésében foglalt kritériumoknak.

36 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Charta 52. cikkének (1) bekezdése értelmében a Chartában elismert jogok és szabadságok gyakorlása csak a törvény által, és e jogok lényeges tartalmának tiszteletben tartásával korlátozható. Az arányosság elvére figyelemmel, korlátozásukra csak akkor és annyiban kerülhet sor, ha és amennyiben az elengedhetetlen és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.

37 Márpedig nem vitatott, hogy a 65. életévüket betöltött, szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként végzett tevékenységének tilalmát olyannak kell minősíteni, mint amelyet a Charta 52. cikkének (1) bekezdésének értelmében véve törvény vezetett be, mivel az az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontjából következik.

38 Egyébiránt, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 33. pontjában, ez a korlátozás nem sérti az egyenlő bánásmód tilalma elvének lényeges tartalmát. Az említett korlátozás ugyanis nem kérdőjelezi meg magát az elvet annyiban, amennyiben az csak a pilóta tevékenysége gyakorlása korlátozásának szűk terjedelmű kérdését érinti a légi közlekedés biztonságának biztosítása céljából (lásd analógia útján: 2015. április 29i Léger ítélet, C528/13, EU:C:2015:288, 54. pont).

39 Mindazonáltal még azt is meg kell vizsgálni, hogy ugyanezen korlátozás a Charta 52. cikke (1) bekezdésének értelmében véve közérdekű célt követe, és igenlő válasz esetén tiszteletben tartjae az e rendelkezés értelmében vett arányosság elvét.

40 Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja által követett célkitűzést illetően meg kell állapítani, hogy – amint az címéből is következik – e rendelet a polgári légi közlekedésben a hajózó személyzetre alkalmazandó műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat határozza meg a 216/2008 rendeletnek megfelelően. Az 1178/2011 rendeletet tehát a 216/2008 rendelet végrehajtásának céljából fogadták el.

41 Mivel az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja a 216/2008 rendelet végrehajtása egyik intézkedésének minősül, meg kell állapítani, hogy az ebben az ügyben szóban forgó rendelkezés ugyanazt a célkitűzést követi, mint ez utóbbi rendelet, nevezetesen a polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének megteremtését és fenntartását Európában, amint az egyaránt következik a 216/2008 rendelet 2. cikkéből, illetve az 1178/2011 rendelet (1) és (11) preambulumbekezdéséből.

42 Márpedig meg kell állapítani, hogy a légi közlekedés biztonságát illetően a Bíróság – a foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27i 2000/78/EK tanácsi irányelv (HL 2000. L 303., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 79. o.) 2. cikke (5) bekezdésének és 4. cikke (1) bekezdésének értelmezése alkalmával – kimondta, hogy a légi közlekedés biztonsága az említett rendelkezések értelmében vett jogszerű célnak minősül (lásd ebben az értelemben: 2011. szeptember 13i Prigge és társai ítélet, C447/09, EU:C:2011:573, 58. és 69. pont).

43 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy az európai polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének megteremtésére és fenntartására irányuló célkitűzés közérdekű célkitűzésnek minősül.

44 Azt kell tehát megvizsgálni, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FLC.065 pontjának b) alpontja azzal, hogy megtiltja a 65. életévüket betöltött, szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként végzett tevékenységét, arányos követelményt íre elő, más szóval, ez az intézkedés alkalmase a célkitűzés elérésére, és nem lépe túl az ehhez szükséges mértéken.

45 Ami, először is, az ilyen rendelkezés alkalmasságát illeti a követett cél tekintetében, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a légi közlekedés biztonságának vonatkozásában azok az intézkedések, amelyek arra irányulnak, hogy el lehessen kerülni a légi baleseteket a pilóták tudásának és fizikai képességeinek annak érdekében történő ellenőrzésével, hogy emberi mulasztás ne okozzon balesetet, tagadhatatlanul a légi közlekedés biztonságának biztosítására irányuló intézkedéseknek minősülnek (lásd analógia útján: 2011. szeptember 13i Prigge és társai ítélet, C447/09, EU:C:2011:573, 58. pont).

46 Egyébiránt hangsúlyozni kell, hogy a Bíróság, miután leszögezte, hogy a közforgalmi pilótákat illetően különösen fontos, hogy azok többek között különleges fizikai képességekkel rendelkezzenek, mivel e foglalkozási ágban a fizikai hiányosságoknak súlyos következményei lehetnek, megállapította, hogy tagadhatatlan, hogy e képességek a kor előrehaladtával romlanak (lásd ebben az értelemben: 2011. szeptember 13i Prigge és társai ítélet, C447/09, EU:C:2011:573, 67. pont).

47 Ily módon az 1178/2011 rendelet I. melléklete FLC.065 pontja b) alpontjának rendelkezései, mivel lehetővé teszik az említett fizikai képességek 65 éves kor utáni csökkenésének kizárását, alkalmasak a követett közérdekű célkitűzés elérésére.

48 Ezt követően emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében valamely szabályozás csak akkor alkalmas célkitűzésének megvalósítására, ha azt valóban koherens és rendszeres módon kívánja elérni, és valamely jogszabály rendelkezései alóli kivételek bizonyos esetekben sérthetik a törvény koherenciáját, különösen akkor, ha terjedelmük miatt az említett törvény által megvalósítani kívánt céllal ellentétes eredményre vezetnek (2011. július 21i Fuchs és Köhler ítélet, C159/10 és C160/10, EU:C:2011:508, 85 és 86. pont).

49 E tekintetben az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontja b) alpontjának megfogalmazásából az következik, hogy a 65 éves korhatár csak a nem kereskedelmi célú légi fuvarozás területén alkalmazandó. W. Fries szerint az ilyen kizárás sérti a rendelkezés koherenciáját a követett célkitűzés tekintetében, ily módon aránytalanná teszi a szóban forgó korhatárt.

50 Mindazonáltal az uniós jogalkotó azáltal, hogy ezt a korhatárt kizárólag a kereskedelmi célú légi fuvarozás keretében írta elő, figyelembe vette a kereskedelmi és a nem kereskedelmi jellegű különbségeket, nevezetesen azt, hogy többek között – a kereskedelmi célú légi fuvarozásban használt repülőgépek műszaki szempontból összetettebbek, és e területen nagyobb az érintett személyek száma, és e különbségek ily módon igazolják, hogy eltérő szabályokat lehessen előírni a légi közlekedés biztonságának biztosítása érdekében e kétfajta repülés tekintetében.

51 Minderre figyelemmel az a körülmény, hogy a 65 éves korhatárt kizárólag a kereskedelmi célú légi fuvarozás területén kell alkalmazni, láthatóan inkább alátámasztja, mintsem cáfolja az érintett intézkedés arányos jellegét.

52 Következésképpen, a 65. életévüket betöltött, szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként végzett tevékenységének tilalma alkalmas eszköz a polgári repülés biztonsága megfelelő szintjének fenntartására Európában.

53 Ezt követően, azon kérdést illetően, hogy az ilyen intézkedés meghaladjae a megvalósítani kívánt célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket, és túlzottan hátrányosan érintie a 65. életévüket betöltött, szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták érdekeit, ezen intézkedést a hátterét képező szabályozási környezetbe kell helyezni, és figyelembe kell venni mind az érintett személyeknél várhatóan bekövetkező hátrányt, mind pedig azokat az előnyöket, amelyekben általában véve a társadalom és az azt alkotó egyének részesülnek (lásd analógia útján: 2012. július 5i Hörnfeldt ítélet, C141/11, EU:C:2012:421, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

54 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) pontja az uniós jogalkotó által elfogadott azon szabályok részét alkotja, amelyek abból a célból határozzák meg a polgári repülés hajózó személyzetével szemben alkalmazandó követelményeket, hogy biztosítani lehessen azt, hogy e személyzet képzett, lelkiismeretes és kompetens legyen a tekintetben, hogy a legjobban lássa el a rábízott feladatokat, mégpedig a repülés biztonságának növelése céljából.

55 Tekintettel arra, hogy a repülés résztvevőinek láncolatában a légi járművek pilótái nélkülözhetetlen láncszemek, e szakemberek hozzáértése a polgári repülés megbízhatóságának és biztonságának egyik legfontosabb garanciája. E körülményekre figyelemmel az annak biztosítására irányuló intézkedések elfogadása, hogy kizárólag a megkövetelt fizikai képességekkel rendelkező személyek legyenek jogosultak a repülőgépek vezetésére, elengedhetetlen ahhoz, hogy a minimálisra lehessen csökkenteni az emberi mulasztásból eredő balesetek kockázatát.

56 E körülmények között nem tűnik észszerűtlennek, hogy az uniós jogalkotó, figyelembe véve az emberi tényezők fontosságát a polgári repülés területén, valamint a pilóta foglalkozáshoz megkövetelt fizikai képességeknek az évek múltával történő progresszív csökkenését, szükségesnek találta, hogy korhatárt vezessen be a kereskedelmi célú légi fuvarozás keretében pilótaként történő tevékenységvégzés tekintetében a célból, hogy fenn lehessen tartani Európában a polgári repülés megfelelő biztonsági szintjét.

57 A korhatárnak a 65. életévben történő rögzítését illetően W. Fries vitatja ezt a korhatárt, és elsősorban arra hivatkozik, hogy egyfelől semmiféle tudományosan megállapított orvosi adat nem tanúsítja, hogy növekszik az ahhoz kapcsolódó veszély, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozásban 65 éves vagy annál idősebb pilótákat alkalmaznak, másfelől pedig a fizikai és pszichikai képességek romlása nem meghatározott életkorban kezdődik, hanem a személyekre jellemző egyéni tényezőktől, különösen a személy élettörténetétől függ.

58 Mindazonáltal ezek az érvek nem fogadhatók el.

59 Ugyanis, először is, arra kell emlékeztetni, hogy az uniós jogalkotó az összetett, olyan orvosi jellegű kérdéseket illetően, mint például azon kérdés, hogy a közforgalmi pilóta hivatás gyakorlásához megkövetelt sajátos fizikai képességek megtalálhatóke egy bizonyos életkort betöltött személyeknél, széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezik, és ha az emberi egészséget veszélyeztető kockázat létét vagy mértékét illetően bizonytalanság áll fenn, akkor az említett jogalkotó védelmi intézkedéseket hozhat még azelőtt, mielőtt ezen kockázatok bekövetkezése és súlyossága teljesen kimutatható lenne (lásd analógia útján: 2014. május 22i Glatzel ítélet, C356/12, EU:C:2014:350, 64. és 65. pont).

60 Tekintettel a polgári repülés biztonsága és a személyzet tagjai, az utasok, valamint az átrepült területek lakosainak védelme közötti szoros kapcsolatra, amennyiben az uniós jogalkotó úgy dönt, hogy a jelen ügyben szereplőhöz hasonló korhatárt vezet be, a tudományos bizonytalanságra figyelemmel előnyben részesíthet olyan intézkedéseket, amelyek vonatkozásában bizonyos, hogy magas szintű biztonságot garantálnak, feltéve hogy azok objektív adatokon alapulnak.

61 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a 65 éves korhatár elegendően előrehaladottnak minősíthető ahhoz, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozás területén a pilótaként történő munkavégzés engedélyezésének végét jelentse (lásd analógia útján: 2010. január 12i Petersen ítélet, C341/08, EU:C:2010:4, 52. pont).

62 Ezt követően meg kell állapítani, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja a kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó, ugyanezen korhatárt rögzítő azon nemzetközi szabályokat tükrözi vissza, amelyekre egyébként e rendelet (11) preambulumbekezdése is kifejezetten utal.

63 Márpedig, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 56. pontjában, tekintettel arra, hogy ezek a szabályok széles körű szakmai vitán és szakértelmen alapulnak, mint objektív és észszerű referenciák különösen fontos elemet jelentenek a döntéshozók számára a jelen ügyben szóban forgó uniós rendelkezés arányosságának értékelése szempontjából.

64 Egyébiránt, az uniós jogalkotó mérlegelési mozgásterét illetően nem állapítható meg, hogy e jogalkotó a korhatár helyett minden egyes pilóta szakszolgálati engedély 65. életévét betöltött jogosultja fizikai és pszichikai képességeinek egyéni vizsgálatát lenne köteles előírni.

65 E tekintetben, amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 60. és 61. pontjában, e jogalkotó úgy döntött, hogy a 60–64 év közötti korcsoport esetében egyénre szabott megközelítést a 65 éves korhatárral ötvözi, ami a fenti megfontolások tekintetében olyan döntésnek minősül, amely elsődlegesen a releváns nemzetközi szabályokban gyökerezik, amely szabályok maguk is az e területre vonatkozó orvostudomány jelenlegi állásán alapulnak.

66 Ráadásul azt is hangsúlyozni kell, hogy az említett korhatár nem jár azzal az automatikus hatással, hogy az érintett személyeket a munkaerőpiacról való végleges visszavonulásra kényszerítse, mivel ez a korhatár nem vezet be kötelező kényszernyugdíjazási rendszert, és nem következik belőle szükségszerűen az, hogy azon okból kell megszüntetni egy munkavállaló munkaszerződését, mert elérte a 65. életévét (lásd analógia útján: 2012. július 5i Hörnfeldt ítélet, C141/11, EU:C:2012:421, 40. pont).

67 Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) pontja ugyanis nem zárja ki a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező, 65. életévüket betöltött személyeket valamennyi tevékenységből a repülés területén, hanem csak azt tiltja meg a szóban forgó személyek tekintetében, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozás területén pilótaként tevékenykedjenek.

68 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező 65. életévét betöltött személyekkel szembeni azon tilalom, miszerint nem tevékenykedhetnek kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként, nem lépi túl a közérdekű célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

69 A fentiekből az következik, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) pontja által megvalósított, életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés összeegyeztethető a Charta 21. cikkének (1) bekezdésével.

A Charta 15. cikkének (1) bekezdéséről

70 A Charta 15. cikkének (1) bekezdése rögzíti, hogy mindenkinek joga van a munkavállaláshoz és szabadon választott foglalkozás gyakorlásához.

71 A jelen ügyben az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja korlátozza a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező, 65. életévüket betöltött személyek foglalkozása megválasztásának szabadságát, mivel e személyek 65. születésnapjuktól kezdődően nem gyakorolhatják a pilóta foglalkozást a kereskedelmi célú légi fuvarozás területén.

72 Mindazonáltal, amint az a jelen ítélet 36. pontjában is megállapításra került, a Charta 52. cikkének (1) bekezdése lehetővé teszi az általa elismert jogok és szabadságok korlátozását, feltéve, hogy a korlátozásra a törvény által, e jogok és szabadságok lényeges tartalmának, valamint az arányosság elvének tiszteletben tartásával kerül sor, továbbá a korlátozás elengedhetetlen és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.

73 A foglalkozás megválasztása és a vállalkozás szabadságát illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében a szakmai tevékenység szabad gyakorlásának joga, akárcsak a tulajdonhoz való jog, nem korlátlan jogosultságokat jelent, hanem azt a társadalomban betöltött feladata alapján kell megítélni. Következésképpen e jogok gyakorlása korlátozható, feltéve hogy ezek a korlátozások ténylegesen megfelelnek az Unió által elérni kívánt közérdekű céloknak, és a kitűzött cél tekintetében nem jelentenek olyan aránytalan és megengedhetetlen beavatkozást, amely csorbítaná e jogok lényegét (2012. szeptember 6i Deutsches Weintor ítélet, C544/10, EU:C:2012:526, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

74 Amint az a jelen ítélet 37. pontjában is megállapításra került, a 65. életévüket betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő személyek légijárműpilótaként végzett tevékenységének tilalmát olyannak kell minősíteni, mint amelyet a Charta 52. cikkének (1) bekezdésének értelmében véve törvény vezetett be.

75 Egyébiránt a szóban forgó tilalom nem érinti a foglalkozás megválasztása szabadságának lényegét, mivel ez csak bizonyos korlátozásokat ír elő a 65. életévüket betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek foglalkoztatása szabad megválasztásának tekintetében.

76 A vitatott intézkedés által követett célkitűzést illetően a jelen ítélet 40–43. pontjából az következik, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja a polgári repülés biztonsága egységesen magas európai szintjének megteremtésére és fenntartására irányul, ami közérdekű célkitűzésnek minősül.

77 Az arányosság elvének tiszteletben tartását illetően a jelen ítélet 45–52. pontjából az következik, hogy a jelen ügyben szóban forgó intézkedés alkalmas a követett közérdekű célkitűzés megvalósítására.

78 Egyébiránt, a jelen ítélet 53–68. pontjában tett megállapítások összessége lehetővé teszi azon következtetés levonását, miszerint az uniós jogalkotó oly módon teremtett egyensúlyt a vitatott érvényességű rendelkezés elfogadásával a légi közlekedés biztonságának eltérést nem engedő követelményei és a 65 évesnél idősebb, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyeknek a munkavállaláshoz és szabadon választott foglalkozás gyakorlásához való egyéni joga között, hogy az nem minősíthető aránytalannak a követett célkitűzéséhez viszonyítva.

79 Következésképpen a 65. életévét betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyekkel szembeni, az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontjában előírt azon tilalom, hogy nem tevékenykedhetnek kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijárműpilótaként, összeegyeztethető a Charta 15. cikkének (1) bekezdésével.

80 A fenti megfontolásokra figyelemmel meg kell állapítani, hogy az első és második kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érinthetné az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja érvényességét a Charta 15. cikke (1) bekezdésének, illetve 21. cikke (1) bekezdésének vonatkozásában.

A harmadik kérdésről

81 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kelle értelmezni az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontját, hogy az megtiltja a 65. életévüket betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek számára, hogy valamely légi fuvarozási vállalat kereskedelmi tevékenysége keretében végzett átrepülő járatokon történő olyan repülések során végezzenek tevékenységet, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor, illetve úgy végezzenek oktatást és/vagy vizsgáztatást, hogy a repülőgép fedélzetén tartózkodva nem tagja a hajózó személyzetnek.

82 Az e kérdésre adandó válasz tekintetében emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja értelmében az a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, aki betöltötte 65. életévét, nem gyakorolhatja a repülőgépvezetői tevékenységet kereskedelmi célú szállítást végző repülőgépen.

83 Már e rendelkezés megfogalmazásából is az következik, hogy az abban előírt korlátozás csak arra az esetre terjed ki, amelyben három feltétel együttesen teljesül, nevezetesen: a pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező érintett személy betöltötte 65. életévét, légijármű pilótájaként végez tevékenységet, illetve az említett légi járművet kereskedelmi célból üzemeltetik.

84 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.010 pontja kifejezetten úgy határozza meg a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmát, hogy az utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása.

85 Márpedig, átrepülés esetén, amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból és a harmadik kérdés megfogalmazásából is következik, e repülések nem utasok, teher vagy postai küldemények szállítására szolgálnak.

86 Egyébiránt, ami a pilótaképzéssel és –vizsgáztatással kapcsolatos tevékenységeket illeti, nem vitatott, hogy a pilóta szakszolgálati engedélynek oktatóként és/vagy vizsgáztatóként tevékenykedő jogosultja, jóllehet a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik, nem vezeti a repülőgépet.

87 Meg kell tehát állapítani, hogy sem az átrepülések, sem a pilótaképzéshez és vizsgáztatáshoz kapcsolódó tevékenységek nem tartoznak az 1178/2011 I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontjában előírt intézkedés hatálya alá.

88 A fenti megfontolásokra figyelemmel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontját úgy kell értelmezni, hogy az nem tiltja meg a 65. életévüket betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek számára, hogy valamely légi fuvarozási vállalat kereskedelmi tevékenysége keretében végzett átrepülő járatokon történő olyan repülések során végezzenek tevékenységet, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor, illetve úgy végezzenek oktatást és/vagy vizsgáztatást, hogy a repülőgép fedélzetén tartózkodva nem tagjai a hajózó személyzetnek.

A költségekről

89 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:

Az első és a második kérdés vizsgálata semmilyen olyan tényezőt nem tárt fel, amely érinthetné 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 3i 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete FCL.065 pontja b) alpontjának érvényességét az Európai Unió Alapjogi Chartája 15. cikkének (1) bekezdésére, illetve 21. cikkének (1) bekezdésének vonatkozásában.

Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontját úgy kell értelmezni, hogy az nem tiltja meg a 65. életévüket betöltött, pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek számára, hogy valamely légi fuvarozási vállalat kereskedelmi tevékenysége keretében végzett átrepülő járatokon történő olyan repülések során végezzenek tevékenységet, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor, illetve úgy végezzenek oktatást és/vagy vizsgáztatást, hogy a repülőgép fedélzetén tartózkodva nem tagjai a hajózó személyzetnek.

Aláírások